9 1974

Советской Армии — умелых водителей

Учебные организации ДОСААФ оснащаются новой техникой, в числе которой автомобили высокой проходимости ГАЗ-66



За рулём

8 сентября — День танкистов

Помните эти слова из песни, сложенной еще по горячим следам военных событий у озера Хасан: «...наступала грозная броня...» Потом были другие песни, книги, кинофильмы. Героизм, мужество, отвага советских танкистов в годы Великой Отечественной известны всему миру.

Сегодня наследники героических традиций воины-танкисты, среди них многие воспитанники ДОСААФ, совершенствуют на полях учений свое мастерство, овладевают навыками и приемами, необходимыми в настоящем бою.

На снимке: танковая атака на тактических учениях.

Фото Г. Шутова (ТАСС)

За нашу Советскую Родину!

За рулём

9• сентябрь• 1974

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

В НОМЕРЕ:

На первой странице обложки: занятия по вождению в шатурском АМК. Фото В. Ширшова

Издательство ДОСААФ. Москва

Продиктовано жизнью

АВТОМОБИЛЬ В ШКОЛЕ

Ф. Е. ШТЫКАЛО,
заместитель министра просвещения СССР, член Президиума ЦК ДОСААФ

Благодаря бурному росту отечественного автостроения автомобиль прочно вошел в быт советского народа. Он играет заметную роль в развитии социалистической экономики и культуры. При всей кажущейся сегодня простоте автомобиль — весьма сложное творение современной техники и промышленности, он сочетает в себе достижения целого ряда ведущих ее отраслей (металлургии, машиностроения, электротехники, химии и др.). И именно поэтому выдвигается на первые роли в процессе политехнизации школы.

В нашей стране уже сейчас насчитывается около 17 000 средних школ, имеющих автомобили как ординарный (и необходимый!) учебный инвентарь. В этих школах изучается, наряду с общеобразовательными предметами, автомобильное дело. Тысячи и тысячи ребят, переступающих сегодня порог школы после окончания летних каникул, могут с гордостью рассказать о том, как они водили этим летом машину, пробуя свои силы в качестве шоферов, трактористов и комбайнеров. Каникулы были использованы ими не только для отдыха, но и для водительской практики, которая явилась продолжением учебного процесса, начавшегося в школе.

Прошло пять лет с тех пор, как Совет Министров СССР принял постановление о введении обучения старшеклассников средней школы автомобильному делу, а в сельских школах — также и вождению тракторов и других сельскохозяйственных машин. Пришло время подвести некоторые итоги проделанной работы.

ПОЧИН СДЕЛАН

Первые результаты, безусловно, обнадеживают. С удовлетворением можно отметить, что многие школы и органы народного образования успешно осуществляют мероприятия, намеченные правительственным постановлением. Если в течение первых трех лет надлежало ввести обучение автоделу в 2030 школах — а эта цифра давно перекрыта, — то сейчас речь идет уже о многих тысячах таких школ. Только на Украине в 1548 сельских средних школах (из имеющихся там 3900) обучаются автоделу и работе на тракторах более 100 тысяч ребят. Из 1988 средних школ Казахстана в 1040 изучением автодела и сельскохозяйственной техники охвачено 85 тысяч старшеклассников. Подобных примеров немало и в других республиках. Благодаря предусмотренному постановлением плановому обеспечению школ учебной техникой сейчас, как уже сказано, около 17 тысяч средних школ имеют учебные автомобили, еще 3000 школ получат их в скором времени.

Положено начало большому и важному делу — приобщению сотен тысяч юношей и девушек — старшеклассников в средней школе к увлекательному миру моторов и скоростей. Изучение автодела становится во многих случаях органической частью учебного процесса, полноправно входит в учебные программы и в школьный быт.

Практика свидетельствует, что это во многом определяет выбор будущей профессии и жизненного пути, является, таким образом, могучим резервом трудового воспитания молодежи. На Украине, например, в прошлом году 4600 выпускников сельских средних школ, в которых было организовано специальное обучение, пошли работать водителями в колхозы, совхозы, на автотранспортные предприятия. В Белоруссии из 8000 выпускников 1973 года, изучавших автодело и сельскохозяйственную технику, почти 5000 получили соответствующую квалификацию и работают сейчас по специальности. В Казахской ССР за прошлый учебный год было подготовлено более 8000 шоферов, в школах РСФСР — около 50 000, а всего по стране получили удостоверения на право управления автомобилем свыше 100 тысяч школьников. Весомый вклад в дело подготовки технических специалистов для народного хозяйства и Вооруженных Сил!

Многие учащиеся прекрасно понимают также, что изучение автодела со школьной скамьи не только дает хорошую профессию, но и открывает путь в большую технику и науку. Имеется немало примеров, когда ребята, успешно изучавшие автомобиль в школе, стремятся затем к получению инженерных знаний, поступают в автодорожные институты и техникумы, в высшие военные технические заведения, а будучи призваны в ряды армии, образцово несут службу и быстро овладевают смежными военными профессиями.

Автомобиль, счастливо сочетающий, как уже сказано, многие элементы современной техники, притягивает, словно магнит, сердца юных. Удовлетворить эту естественную в наши дни тягу к технике — дело не только благородное и плодотворное, но и сложное, оно требует к себе пристального внимания и целого ряда организационных, учебно-методических и воспитательных мер.

БОЛЬШЕ ИНИЦИАТИВЫ!

К числу таких мер относятся прежде всего создание прочной учебно-материальной базы, стабилизация кадров преподавателей автодела, поиски наиболее интересных форм учебно-воспитательной работы. Практика показала, что там, где работники отделов народного образования, директора школ, преподаватели автодела не сидят сложа руки, а проявляют инициативу, укрепляют связи с военкоматами, комитетами и автомотоклубами ДОСААФ, воинскими автотранспортными подразделениями и местными транспортными предприятиями,—там эти проблемы решаются наиболее успешно. Названные организации, особенно автомотоклубы ДОСААФ, охотно берут шефство над школами, заботливо помогают им в оборудовании классов по изучению устройства автомобилей и Правил дорожного движения, предоставляют свои автодромы для учебной езды, оказывают методическую помощь, снабжают литературой. С их же помощью в ряде школ удалось укрепить и стабилизировать кадры преподавательского и инструкторского состава.

Оно и понятно — ведь эти добровольные труды шефов уже в скором времени воздадутся им сторицей. Какой же дальновидный начальник автотранспортного подразделения не заинтересован в пополнении кадров свежими силами, в том, чтобы молодые люди, поступающие на работу или призываемые на службу в Советскую Армию, имели профессиональную подготовку, начатую еще со школьной скамьи? И какой начальник автомотоклуба не видит в них возможных спортсменов, реальный резерв пополнения когорты разрядников? Ведь когда человек смолоду уверенно чувствует себя за рулем и на «ты» с техникой, грех не заниматься автомобильным спортом.

Таким образом, шефство заинтересованных организаций над средними школами, в которых вводится обучение автоделу, взаимовыгодно и весьма перспективно. Но оно не приходит само и требует проявления инициативы — прежде всего со стороны работников школ. Искать и находить эти полезные связи — вот один из реальных способов решать трудные вопросы. Об этом, в частности, свидетельствует опыт школы № 66 в Тбилиси, где с помощью шефов оборудованы два автомобильных класса — по устройству автомобиля и Правилам дорожного движения, имеется гараж и три учебные машины. Такой же пример являет собой каргалинская средняя школа № 2 Джамбулского района Алма-Атинской области — здесь создан парк автомобилей и мотоциклов с гаражом, мастерской и площадкой для учебной езды. И недаром школа ежегодно пополняет кадрами шоферов и механизаторов многие колхозы и совхозы района. Успешно ведется обучение автоделу в ряде школ Кемеровской, Челябинской, Тульской и Воронежской областей РСФСР, в Белоруссии, на Украине и в республиках Прибалтики. Разумеется, не только помощь шефов лежит в основе хорошей организации учебного процесса и правильно поставленной воспитательной работы, но и связи школы с производством, с армией, с автомотоклубами, с созданными сейчас во всех республиках обществами авто- и мотолюбителей никак нельзя сбрасывать со счетов — эти связи являются чаще всего важнейшим компонентом достигнутого успеха.

Наиболее совершенно обучение старшеклассников автоделу ведется в школах, где оно сочетается с программами трудового практикума и профилем военно-технической подготовки. Можно с уверенностью сказать, что 400 учебных часов, отводимых в девятых и десятых классах на изучение автомобиля и практическую езду, вполне достаточно для освоения квалификации шофера-профессионала. Надо только, чтобы эти часы не пропадали зря, чтобы процесс обучения был организован рационально, с широким использованием наглядных пособий, стендов, контролирующих устройств и прочих средств современной учебной техники. Там, где этому уделяется достаточное внимание, учебная программа, разработанная Главным управлением школ Министерства просвещения СССР и Академией педагогических наук, вполне обеспечивает получение необходимых знаний и достаточно высокий уровень подготовки.

Поиски в этом направлении привели к еще одной, на наш взгляд, интересной и эффективной форме трудового воспитания учащихся — созданию учебно-производственных центров (комбинатов).

В таком центре, где мальчики и девочки приобретают начальные навыки полюбившейся им профессии, для изучения автомобиля отводится, как правило, несколько хорошо оборудованных классов. В распоряжении школьников электрифицированные стенды, кинопроекторы, экзаменующие и контролирующие устройства. Тут же, при комбинатах сосредоточена и учебная техника. Ребята из той или иной школы, овладевающие автоделом, заполняют аудитории учебно-производственных центров по заранее разработанному графику. Школам в этом случае нет нужды иметь свои автомобильные классы и заботиться о материальной базе — все централизовано, под рукой все средства, обеспечивающие теоретическую и практическую подготовку будущего шофера. Заслуживает внимания опыт обучения водителей-профессионалов в учебно-производственных центрах Бауманского, Калининского и Москворецкого районов Москвы.

НЕРЕШЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Достигнутый первоначальный успех не дает, однако, права закрывать глаза на многие еще имеющиеся в обучении школьников автоделу пробелы. Остается нерешенным еще целый ряд проблем, острота которых определяется именно тем, что новое дело набирает темпы и приобретает все более массовый размах.

К их числу относится, прежде всего, нехватка квалифицированных кадров преподавателей автодела и инструкторов практического вождения. Как известно, подобные трудности испытывают не только общеобразовательные школы, но и многие учебные заведения министерств автомобильного транспорта, ДОСААФ и системы профтехобразования. Имеющаяся курсовая сеть подготовки и переподготовки таких кадров явно недостаточна, да и вообще никого не устраивает. Нехватка тут не только количественная, и думается, что простым расширением этой сети проблему решить невозможно. В печати уже высказывалась мысль о том, что настало время готовить педагогические кадры в высших специальных учебных заведениях. Предлагалось, в частности, в составе автодорожных институтов открыть несколько инженерно-педагогических факультетов или отделений, которые выпускали бы дипломированных специалистов для сети обучения шоферов. Очевидно, всем заинтересованным ведомствам следует сесть «за круглый стол» и выработать предложения и меры, которые помогли бы перейти от слов к делу.

Другой нерешенной проблемой остается создание добротной учебно-производственной базы, которая еще в очень многих школах не соответствует потребностям современной организации учебного процесса. Централизованное снабжение учебными автомобилями налажено, однако жизнь вносит и в это дело существенные коррективы—опыт показал, что одного автомобиля, предусмотренного разнарядкой на каждую школу, уже мало; очень часто одна или даже две учебные машины не могут обеспечить потребностей крупной школы.

Еще большие трудности возникают с оборудованием автомобильных кабинетов (классов). В тех школах, где введена военно-техническая подготовка по профилю «водитель автомобиля», обеспечение учебными разрезными агрегатами и наглядными пособиями предусмотрено соответствующим табелем снабжения. Но там, где табельное военно-техническое имущество не положено (а таких школ большинство), обстановка остается трудной. Комплекты наглядных пособий, учебные разрезные агрегаты и приборы, электрифицированные схемы и тренажеры выпускаются еще ограниченно и по высоким ценам. Чтобы решить эту проблему, необходимо значительно увеличить производственные мощности соответствующих предприятий, покончить с их распыленностью, с кустарщиной. Освоение массового выпуска наглядных пособий соответственно скажется и на их стоимости.

Выход из положения может быть найден и на пути усиления контактов с комитетами и клубами ДОСААФ. Киевский районный комитет ДОСААФ г. Москвы, например, имеет хорошо оборудованные классы для обучения автоделу, которые часто в дневное время пустуют и могли бы быть использованы школами этого района. Способы и формы такого взаимодействия зависят, разумеется, от конкретных условий на местах. Так, устройству автомобиля можно обучать в школах, а практическому вождению — с помощью автомотоклубов. При этом и органы народного образования и комитеты ДОСААФ должны исходить из того, что наша цель не только ознакомление учащихся с устройством автомобиля, но и всемерная помощь в расширении подготовки водителей.

Нельзя не обратить внимание еще на один аспект в обучении школьников ав-

томобильному делу. Имеется в виду приобретение углубленных знаний по Правилам дорожного движения. Все теснее и опаснее становится на улицах и шоссе, идет вверх кривая дорожных происшествий, причем именно дети часто становятся их жертвами. Изучая же автомобиль, школьники проходят и курс Правил дорожного движения, знание которых играет большую роль в борьбе за снижение аварийности.

Больше того, тысячи ребят, обучающиеся автомобильному делу, становятся добровольными помощниками ГАИ, членами юношеских секций обществ авто- и мотолюбителей. В Эстонской ССР, например, из них формируются отряды «юных автоинспекторов», в Московской области созданы десятки юношеских секций добровольного общества «Автомотолюбитель РСФСР». В некоторых республиках и областях организуются своеобразные патрули, принципом которых является девиз «Старшеклассник, помоги малышу!». Ребята дежурят у опасных перекрестков, помогают малышам сесть в автобус, трамвай, провожают их домой, обучают пионеров элементарным правилам поведения на улице.

Практические навыки в соблюдении правил движения дети младшего возраста особенно прочно усваивают в детских автомобильных городках, подобных тем, что созданы в Ростове-на-Дону, Перми, Ленинграде, Симферополе, Запорожье.

Любо посмотреть на такие городки. Ребята здесь сами управляют «транспортом», строго наказывают «нарушителей», придирчиво проверяют знание правил движения у своих сверстников, впервые севших за руль игрушечного автомобиля. И очень бы хотелось, чтобы широкая общественность — комсомол, ДОСААФ, профсоюзные организации автотранспортных предприятий — создавала такие детские автомобильные городки повсюду.

Большое значение для популяризации автодела среди учащихся имеет автомобильный спорт. Ежегодные соревнования школьников-автомобилистов, юных картингистов привлекают значительное количество участников. Но и тут предстоит еще многое сделать. В частности, обеспечить централизованное снабжение детских технических кружков, школ, Домов и Дворцов пионеров, станций юных техников комплектами деталей и узлов для сборки картов и микроавтомобилей, наладить строительство картинговых трасс, городков безопасности движения.

* * *

Необходимость и общественная полезность политехнической подготовки школьников подсказана жизнью, подтверждена практикой. Наиболее перспективной и важной ее частью является изучение современного автомобиля, трактора и сельскохозяйственных машин. Органы народного образования и комитеты ДОСААФ должны общими усилиями сделать все возможное, чтобы добиться в этом важном и благородном деле решающего успеха.

В обществе «Автомотолюбитель»

С ЧЕГО МЫ НАЧИНАЛИ

Совсем недавно мы еще только говорили о широком объединении авто- и мотолюбителей. Но вот подошло время — и эта задача уже решена в государственном масштабе: во всех республиках и областях созданы добровольные общества авто- и мотолюбителей. В Российской Федерации это произошло в феврале прошлого года. А спустя три месяца — в мае оформилась юридически наша куйбышевская областная организация. Становление проходило, как и в большей части других областей: широкая агитация— использование радио и телевидения, беседы активистов на предприятиях, в гаражных кооперативах, учреждениях. Уже на этой стадии стало очевидно, что основная масса владельцев машин заинтересована в создании общества. Люди хотят видеть в новой организации помощника, советчика, защитника своих интересов.

Конечно, в первые дни мы не могли им предложить ничего существенного. Нужно было прежде всего оформиться организационно, а дело это нелегкое, требующее какого-то времени, усилий. Если считать это «болезнью роста» — мы ею переболели. Сейчас пробуждается творческая инициатива членов общества, рождаются интересные начинания, проходят полезные мероприятия.

Так, в первичных организациях районного центра — гор. Сызрани проведен цикл занятий по Правилам дорожного движения. Там же совет через городские торгующие организации решил вопрос о создании при магазине «Спорттовары» отдела по продаже запчастей к автомобилям и мотоциклам.

По нашему ходатайству некоторые предприятия Куйбышева организуют стоянки для хранения машин в рабочее время. Решается вопрос об отведении земельного участка для строительства кооперативных гаражей. В начале будущего года в областном центре намерены организовать хозрасчетную мастерскую по ремонту и техническому обслуживанию мотоциклов, кабинет технической консультации, открыть две платные стоянки, два-три моечных поста.

Исаклинской районной организацией оборудован учебный автокласс, создан уголок безопасности движения, организована стоянка автомототехники.

В этом же направлении разворачивают работу другие советы.

У нас уже стало правилом, что представители организаций общества на предприятиях участвуют в работе комиссий по распределению автомобилей.

Мы постоянно улучшаем связи с предприятиями «Автотехобслуживания». Вопрос о первоочередном обслуживании автомобилей членов общества в принципе уже решен.

Радует нас, что достигнуто полное взаимопонимание с Госавтоинспекцией. Ее руководители — полковник милиции Е. М. Извозчиков, подполковник В. Н. Любавский, другие товарищи — оказывают действенную постоянную помощь во всех начинаниях. Сейчас авторитет общества достаточно высок, и материалы о мелких нарушениях автомотолюбителей — членов общества — ГАИ передает для разбора в его первичные организации. Уже накоплен некоторый опыт, и он позволяет сделать вывод: для нарушителей разбор дела на людях куда неприятнее, чем беседа с инспектором. По договоренности с ГАИ машины членов общества проходили техсмотр вне очереди.

Проводя линию на постоянное расширение прав членов общества, на предоставление им все более заметных льгот, мы не забываем и о том главном, во имя чего создана наша организация. Планомерно проводим для автолюбителей лекции, беседы, занятия по изучению Правил движения, технические консультации. Члены общества регулярно несут дежурства на дорогах, помогая автоинспекции, участвуют в проведении техосмотров, выступают перед школьниками. И этому, последнему аспекту — работе с детьми — мы уделяем пристальное внимание.

Начали с того, что совместно с ГАИ, отделами народного образования и здравоохранения области приняли обращение ко всем директорам школ и заведующим детских садов, где проанализировали причины детского дорожно-транспортного травматизма, наметили конкретные меры и сроки их реализации. Закрепили за первичными организациями общества школы, детские сады. Во многих школах уже созданы, в других создаются группы нашего общества: детские — в первых — четвертых классах и юношеские — в пятых — десятых. Организуем отряды юных инспекторов движения, помогаем оформлять уголки и площадки безопасности движения, оснащая их простейшими средствами регулирования. Намечены рейды, готовимся вместе с работниками ГАИ проверять оборудование переходов через улицы и дороги, наличие пешеходных дорожек и знаков «Дети» в местах, где наиболее возможно появление ребят.

В борьбу с детским травматизмом широко включены общественные организации, промышленные и автотранспортные предприятия. В тесном содружестве с ними, опираясь на актив, работает Куйбышевская областная организация добровольного общества авто- и мотолюбителей.

И. БАРИЧЕВ,
председатель областного совета добровольного общества «Автомотолюбитель»

г. Куйбышев

СОЛДАТ ОСТАЕТСЯ В СТРОЮ



Встретились ветераны-фронтовики ударники коммунистического труда С. А. Соколов (слева) и водитель минского пригородного автобусного парка С. И. Луцевич.

Фото М. Златкевича

Он не узнавал этих мест. Кажется, вот здесь, за поворотом и должна быть изба, которую он ищет. Проехав метров сто, остановил машину, вышел. От шоссе вела асфальтированная дорога. Вокруг шелестели листья в кронах деревьев. Последний раз он был здесь более 30 лет назад. Когда диспетчер автокомбината сказала, что надо ехать в Киев, то он очень обрадовался. Подумал, что сможет заехать в ту деревню, невдалеке от Чернигова. Сколько раз писал он туда, но все не получал ответа. Молча постояв у дороги, тронулся в путь. У одного из зданий снова затормозил. Навстречу шли девушка с парнем.

— Скажите, пожалуйста, не проживает ли здесь Ганна Петровна? — спросил он молодых людей.

— Если Мирошниченко, так это моя бабуся, — ответила девушка.

У Соколова сжало горло. Все послевоенные годы он искал Мирошкову. Фамилию, значит, спутал.

Девушка села в кабину. Вскоре они были у новенького уютного домика. Совсем седая, невысокого роста женщина открыла им двери. Соколов сразу узнал ее.

— Здравствуйте, тетя Ганна, — поклонился он.

— Проходи, милый человек, проходи.

Она предложила гостю стул и только тогда спросила:

— Вроде бы, не из местных. Откуда меня-то знаешь?

Соколов минуту сидел молча, словно собирался с мыслями:

— Я раненый лежал у вас, тетя Ганна, не узнаете?

Женщина подошла поближе, заглянула в лицо шофера и всплеснула руками:

— Батюшки, неужто Семен?.. Сколько лет-то прошло...

— Он самый, тетя Ганна.

Соколов порывисто встал, обхватил женщину и поцеловал в морщинистые щеки. Взволнованная, она походила по комнате, потом куда-то вышла. Вернулась со свертком в руках. Положив его на стол, сказала:

— Вот, берегла...

Соколов развернул пакет и чуть не вскрикнул. Перед ним лежал котелок, солдатский котелок. А на нем нацарапана его, Соколова, фамилия. И сразу в памяти бывшего солдата во всех подробностях встали те давние события.

Было это осенью грозного сорок первого. Танковая часть, в которой он служил, вела тяжелые бои под Черниговом. Там подкосил Соколова осколок вражеского снаряда. Пришлось залечь в медсанбат, одно из подразделений которого размещалось в хате Ганны Петровны Мирошниченко. Тогда-то и познакомился с ней механик-водитель танка Семен Соколов. Ганна Петровна помогала медсестрам и санитаркам ухаживать за ранеными, часто ночами дежурила у тяжелобольных, подносила воду, подавала лекарства. Когда медсанбат переезжал в другое место, Семен оставил в хате на память солдатский котелок, выцарапав на нем свою фамилию.

— Спасибо, что не забыл сынок, спасибо, — тихо шепчет женщина, вытирая платком слезы. Воспоминаниям в тот вечер не было конца.

Вернулся шофер в родной Слуцк взволнованный, счастливый: наконец-то свиделся с человеком, который в тяжелые минуты помог солдату встать на ноги и снова ринуться в бой с фашистами.

Долгими были фронтовые дороги Семена Соколова. Еще два ранения получил он в боях с гитлеровскими захватчиками. С танка пришлось пересесть за руль автомобиля. Военные перекрестки свели его с человеком, ставшим, как принято говорить, его судьбой. Повстречалась ему бойкая регулировщица Нина. Остановила однажды грузовик Соколова и велела взять на буксир стоявший на обочине автомобиль с ящиками снарядов.

— Цепляй, сержант, машину. Без хозяина осталась. Погиб, понимаешь, водитель под бомбежкой. Тут вот недалеко и захоронен.

Вышел Соколов из машины. Снял пилотку, поклонился в сторону свежего холмика земли и стал доставать трос. Обменялись номерами полевых почт водитель и регулировщица, переписывались. А потом стали мужем и женой. Частенько Нина Антоновна достает из семейного альбома сделанную корреспондентом «дивизионки» фотографию: она рядом с Семеном — молодые, обожженные военными ветрами.

...Скоро исполнится три десятка лет, как Семен Александрович и Нина Антоновна поселились в Слуцке. Бывший сержант тут же взялся за руль грузовика. Возил строительные грузы, помогал восстанавливать город. Вот уже много лет ветеран трудится в слуцком автокомбинате № 2. Ударник коммунистического труда, общественный автоинспектор. Возит грузы уже в счет 1975 года. Личный план четвертого, определяющего Соколов завершил в июле.

К боевым наградам фронтовика — орденам Отечественной войны, Красной Звезды, медалям недавно прибавился орден Октябрьской Революции. В дружной семье Соколовых теперь два шофера — по стопам отца пошел сын Владимир.

— Добрую смену вырастил, Семен Александрович, теперь можно и на покой, — сказал однажды кто-то из товарищей.

— Смена сменой, — ответил Соколов, — а солдатское сердце не привыкло к покою, да и в руках еще есть сила, так что солдат остается в строю...

М. БУРЫЙ

г. Слуцк

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

К итогам всесоюзного открытого конкурса на лучшую конструкцию автотренажера для обучения водителей

Читатели журнала «За рулем», вероятно, помнят: одна из страниц третьего номера за 1973 год открывалась заголовком «Объявляется конкурс». Его организатор — Центральное правление Научно-технического общества автомобильного транспорта и дорожного хозяйства при поддержке Министерства автотранспорта РСФСР, ГАИ МВД СССР, ЦК ДОСААФ СССР проделало значительную работу для привлечения к конкурсу на лучший автотренажер специалистов, конструкторов, изобретателей и рационализаторов автомотоклубов оборонного Общества, учебных автокомбинатов министерств автомобильного транспорта. Оговоримся сразу: не все из существующих систем были представлены на конкурс— одни находятся в стадии патентования (например, харьковского КТБ ЦК ДОСААФ Украины), другие еще не прошли практической проверки. Рассмотрению подлежали только действующие и положительно зарекомендовавшие себя на практике конструкции автотренажеров. Учитывая это, количественный итог конкурса — более двадцати заявок — можно считать вполне удовлетворительным: несмотря на отсутствие серийного производства, автомобильные тренажеры все же пробивают себе дорогу. Коллективы многих учебных организаций, готовящих шоферов, уже убедились: без таких систем и устройств становится все труднее обучать водителей, способных мастерски управлять транспортным средством в условиях возрастающих скоростей, интенсивности движения. Не дожидаясь массового промышленного изготовления автотренажеров, передовые комбинаты и клубы используют в учебной практике свои конструкции. Они и были представлены на конкурсе.

География участников довольно обширна.

«Ассортимент» устройств тоже разнообразен. Здесь были представлены тренажеры, предназначенные для формирования у водителя начальных навыков управления автомобилем, выработки сенсорных (точных) движений и действий за рулем, стенды для определения психомоторной реакции водителей, устройства, помогающие психофизиологическому обследованию человека в целях профессионального отбора, и другие.

И все же, как отметило авторитетное жюри, конкурс не дал ожидаемых результатов. Ни одна из представленных конструкций «не потянула» на первую премию. Причин тут немало. Главная из них — отсутствие новизны и, следовательно, перспективности.

Тем не менее конкурс выполнил основную свою функцию — привлек внимание к конструированию тренажеров для обучения водителей автомобилей, дал стимул к творческому поиску. Сейчас важно продолжить этот поиск. Автотренажеры нужны разные. Их ждут все, кто ведет подготовку водительских кадров. И надо полагать, что продолжением конкурса станет создание и начало серийного производства современных тренажеров различного назначения.

Конструкция В. С. Гуслица, старшего преподавателя кафедры автомобильных перевозок и безопасности движения Московского автомобильно-дорожного института (тренажер рекомендован для промышленного производства), получила вторую премию.

Поощрительные премии присуждены: Ф. Л. Злобинскому и Ю. И. Шибаеву (Челябинское пассажирское автотранспортное предприятие № 2) за конструкцию устройства для определения психофизиологических качеств водителя;

В. П. Легкому, В. С. Калисскому, Г. Е. Нагуле (Киевский центральный учебный автокомбинат) за тренажер для выработки начальных навыков управления автомобилем;

коллективу авторов во главе с И. М. Данильченко (Донецкий областной учебный автокомбинат) за действующий класс автотренажеров для группового обучения водителей;

Ю. А. Фомину (Карагандинский пассажирский производственный автотрест) за конструкцию контрольно-тренировочного стенда для закрепления знаний по технической диагностике и эксплуатации автомобиля.

Представляем краткое описание автотренажера, получившего вторую премию.

Общий вид тренажера показан на рис. 1. Это несколько учебных (испытательных) мест **3** (рис. 2) и пульт инструктора **4**, кинопроектор **6**, экран **1** и шкаф **5** для размещения электроаппаратуры. Количество учебных мест определяется возможностями помещения.

Каждое учебное место состоит из электродвигателя, сцепления, коробки передач с центральным тормозом и рулевого управления автомобиля ГАЗ-51. Все агрегаты смонтированы на сварной раме. На той же раме установлена открытая кабина. Рычаги и кнопки управления расположены как на автомобиле. На тренажере имеется устройство, которое позволяет регистрировать перегрузки автомобильного двигателя. В трансмиссии предусмотрена возможность имитации нагрузки, величина которой должна изменяться инструктором с его пульта в соответствии с дорожной ситуацией.

Торможение трансмиссии осуществляется механическим путем при помощи специальной педали.

Имитатором двигателя внутреннего сгорания служит однофазный коллекторный двигатель переменного тока. В схеме предусмотрена сигнализация о перегрузке двигателя, а также аварийное отключение его при возникновении недопустимых перегрузок.

Тренажер снабжен устройством для имитации поворота, позволяющим вырабатывать у обучаемого навыки по автономному управлению рулевым колесом, с одной стороны, трансмиссией и двигателем — с другой.

Скорость «движения» тренажера учащийся определяет и устанавливает по спидометру.

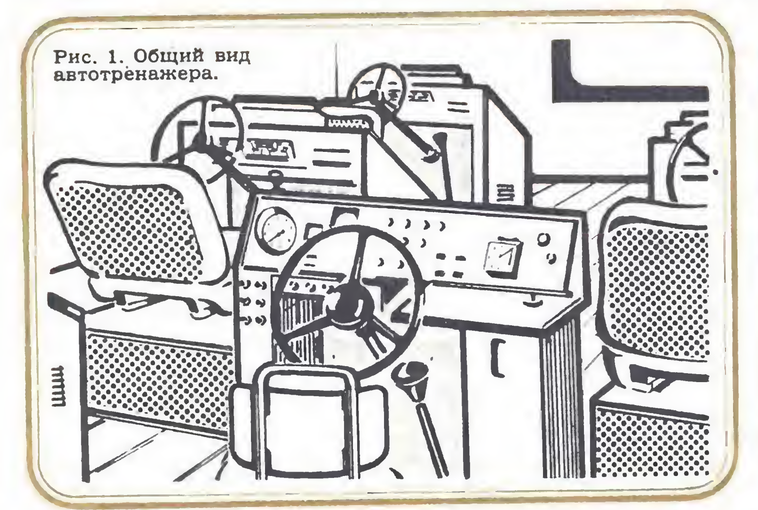


Рис. 1. Общий вид автотренажера.

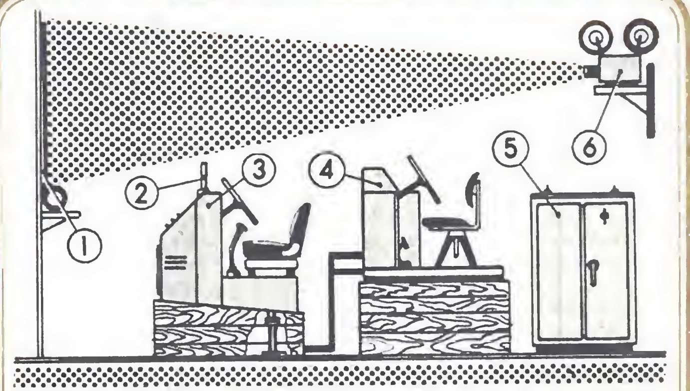


Рис. 2. Схема тренажера: 1 — экран; 2 — подвижная рамка (щиток); 3 — учебное (испытательное) место; 4 — пульт инструктора; 5 — шкаф; 6 — кинопроектор.

«ДЕТСКИЕ БОЛЕЗНИ»

Буквально не проходит недели, чтобы в газетах не появилось сообщение о вводе в строй нового технического автоцентра или новой станции технического обслуживания автомобилей. Что и говорить, внимание автосервису уделяется сейчас большое. Свыше 500 миллионов рублей выделено в нынешней пятилетке на его развитие. Однако истекли первые три года, а многие болезни роста еще не изжиты, и недостатки видны, что называется, невооруженным глазом. Конечно, претворение в жизнь намеченного плана по созданию широкой сети современных предприятий автосервиса требует времени. Но есть вопросы, которые можно и нужно решить уже сегодня, и это может заметно поправить дела в новой сфере бытового обслуживания населения. О них говорилось, в частности, и на прошедшем совещании актива работников автосервиса Российской Федерации. Думается, будет полезно познакомить читателей с некоторыми из высказанных участниками совещания суждений по возникшим проблемам.

Н. ПРУДНИКОВ,
директор объединения «Мособлавтотехобслуживание»

До сих пор мы остро ощущаем нехватку запасных частей к автомобилям. И во многом по своей вине. Много лет назад, когда авторемонтных мастерских было куда меньше, каждая из них стремилась иметь у себя всю номенклатуру запчастей, что, в общем, диктовалось обстановкой. Сейчас, когда в областях вместо одной стало по десятку станций технического обслуживания, такой принцип уже не годится. Заводам трудно поддерживать прямые связи со множеством станций и поставлять продукцию мелкими партиями в сотни адресов. А главное, запасы накапливающихся на каждой станции запчастей оборачиваются крупными суммами замороженных средств. К тому же поскольку иметь на каждой мелкой станции абсолютно все, что может когда-нибудь понадобиться, все равно невозможно, то страдает заказчик, вынужденный в поисках необходимого объезжать несколько предприятий автосервиса. Поэтому назрел вопрос о создании централизованных областных складов запчастей. Они позволят ограничиться на станциях лишь небольшими резервами деталей первой необходимости и в то же время обеспечат быстрое получение любых частей и агрегатов, когда они понадобятся. Мы целиком за такое прогрессивное решение вопроса, но до сих пор нет типовых проектов областных складов запчастей. Это серьезное упущение Гипроавтотранса, которое он должен быстро восполнить.

Несколько слов о планировании производственной деятельности наших объединений. Думаем, что оно еще далеко от совершенства. Вот что, например, вызывает недоумение. Ростовское и наше объединения одинаково вооружены технически, имеют одну и ту же производственную программу, однако у нас ее выполняют 350 человек, а в ростовском — 615. Выработка на каждый пост у нас достигает 26 тысяч рублей в год, у ростовчан — значительно меньше. И все-таки и нам и им планируют один и тот же прирост производительности труда — 7 процентов в год. У ростовчан еще непочатый край резервов повышения производительности, а наши высокие показатели оборачиваются против нас: перекрывать их в такой же степени труднее, а дальнейшая интенсификация без совершенствования материально-технической базы грозит снижением качества работ.

И. ЯКУБОВСКИЙ,
директор Новочеркасской станции технического обслуживания

Самым срочным образом необходимо наладить бесперебойное обеспечение станций технического обслуживания не только запасными частями, но и шинами для легковых автомобилей. Не могу забыть, как прошлым летом к нам обратился автолюбитель из Саратова, путешествовавший с семьей, в которой трое маленьких детей. По дороге у него лопнула покрышка, и до нас он добрался на запасном колесе, которое тоже грозило вот-вот разорваться. Мы ничем помочь не могли, и трудно представить, как он добирался домой. А ведь таких случаев, когда водителю нужен вовсе не комплект шин, а одна-единственная покрышка, сколько угодно. Мне думается, что шины нужно продавать в основном на станциях обслуживания. Здесь их получит действительно нуждающийся, а наши работники правильно соберут и отбалансируют колесо.

В. МИТРОФАНОВ,
директор объединения «Ленавтотехобслуживание»

Автосервис не должен ограничиваться главным направлением — совершенствованием технического обслуживания и ремонта автомобилей. У владельцев машин много сопутствующих проблем. Мы, скажем, создали для них консультационное бюро. Основные его задачи: составление расчетов по восстановительному ремонту автомобилей после аварий, оценка стоимости подержанных машин по делам о разделе имущества, оценка потери товарного вида, консультации по техническим неисправностям и правилам эксплуатации автомобилей. Эти услуги оказываются инженерами бюро даже с выездом к заказчику. А недостатка в заказах нет. За первые же несколько месяцев работы было составлено свыше двух тысяч заключений, за что бюро получило 27 тысяч рублей. Бюро распространило свою деятельность на сельские районы Ленинградской области, а затем и на соседние Новгородскую и Псковскую области. Очевидно, подобные консультационные бюро следует создавать во всех областных и краевых центрах.

Большой резерв роста пропускной способности предприятий автотехобслуживания может дать увеличение продолжительности их работы до полутора-двух смен. Мы в текущем году рассчитываем начать комплектование вторых смен кадрами рабочих, примем меры к улучшению условий и совершенствованию оплаты их труда.

Г. ВАНЬКОВ,
директор объединения «Челябинскавтотехобслуживание»

Успехи автосервиса зависят прежде всего от ввода в строй новых производственных мощностей. У нас серьезные претензии к строителям и проектировщикам. По нашему убеждению, типовые проекты станций, разработанные Гипроавтотрансом, далеки от совершенства. Оборудование для капитального ремонта двигателей они предусматривают лишь на крупных 50-постовых станциях. У нас пока таких нет, а автолюбителям нет дела до перспективных идей, характеризующих типовые проекты, людям нужно ремонтировать машины. Поэтому мы вынуждены были вопреки типовым проектам оборудовать шлифовальными и расточными станками три станции. Думается, что больше всего нужны сейчас комплексные 10-постовые станции, которым был бы по силам и углубленный ремонт агрегатов.

Нуждается в улучшении и штатное расписание станций. До сих пор считается нормальным, что готовую продукцию клиентам вручают мастера-приемщики. А они порой бывают так загружены, что на проверку качества исполнения не имеют времени. В результате — обилие претензий, повторные заявки. В порядке эксперимента мы на челябинской 11-постовой станции с сентября прошлого года ввели должность контролера качества. Жалобы заказчиков сразу прекратились.

Предприятиям объединения приходится заниматься машинами всех марок и моделей автомобильных заводов страны. Но один из них — Волжский — занимает обособленное положение. Для «жигулей» он создает свою сеть технического обслуживания. В принципе такую постановку дела надо приветствовать, но есть странности в развитии этой сети. Логичным было бы создавать новые станции в первую очередь там, где еще автосервиса нет вовсе. Однако на деле не всегда получается так. Например, в Магнитогорске имеется наша типовая станция обслуживания, оснащенная современным диагностическим оборудованием. Она полностью удовлетворяет местные потребности, и буквально рядом с ней руководители ВАЗа открыли в неприспособленном помещении разваливающейся котельной свою примитивную станцию и обя-

ВЗРОСЛЕЮЩЕЙ СЛУЖБЫ

зали всех владельцев «жигулей» под угрозой лишения гарантии являться на обслуживание только туда. Они и являются, а потом едут к нам для регулировок, поскольку на «фирменной» станции нет соответствующего оборудования. Мы ставили вопрос о ее закрытии, но в ответ получили уведомление завода, что в области будет создано еще три таких же (считай — беспомощных) предприятия, и опять в тех же местах, где есть станции «Челябинскавтотехобслуживания».

П. КОТЛЯРЕНКО,
директор объединения «Кавминавтотехобслуживание»

Для налаживания автосервиса на селе надо создавать, на наш взгляд, передвижные станции, оборудованные всем необходимым при обслуживании и мелком ремонте автомобилей и мотоциклов. У нас их сегодня четыре. Эти передвижные мастерские располагают собственными электростанциями, токарными и другими станками, оборудованием для газосварочных работ, подкраски кузовов, электровулканизаторами и отличными инструментами. На прицепе следует передвижной магазин запчастей и сопутствующих товаров.

Прежде, чем станция отправится в село, туда выезжает опытный мастер, представитель объединения. С местными руководителями он договаривается о сроках работы передвижки, месте ее дислокации. В селе развешиваются афиши с перечнем услуг, оказываемых станцией, и ассортиментом товаров передвижного магазина. Приезд ее анонсируется в районной газете и по местному радиовещанию. По мере возможности мастер старается определить характер предстоящих заказов, чтобы затем обеспечить их выполнение запчастями с центрального склада. В разгар сельскохозяйственных работ, когда труженикам села каждый час дорог, сразу предусматриваются выезды передвижек на полевые станы и к кошарам.

Такая предварительная подготовка позволяет передвижной станции сразу по прибытии на место начать интенсивную работу. Конечно, не каждая операция по плечу передвижке. Когда возникает необходимость в сложном ремонте, бригадир станции проводит дефектовку автомобиля, оформляет на него наряд-заказ и ставит на нем штамп «Бронь для работников сельского хозяйства». Заказчик с такой бронью будет принят на любой нашей городской станции вне очереди.

В минувшем году передвижные станции работали в восьми районах Ставропольского края. Владельцам автомобилей и мотоциклов на селе было оказано услуг на 146,1 тысячи рублей. Годовой план был значительно перевыполнен.

Работаем мы и над дальнейшим усовершенствованием обслуживания на селе. Крайисполком одобрил наше предложение организовать стационарные пункты в районных центрах края. Первые такие пункты создаются в Нефтекумском, Курском и Кировском районах. В перспективе они превратятся в наши филиалы — полноценные станции техобслуживания.

М. МАМАТКАЗИН,
начальник объединения «Росавтотехобслуживание»

Естественно, что проблемы, которые приходится решать в процессе становления и развития нового производства, отличаются от повседневности давно налаженных отраслей промышленности. Этими особенностями и издержками роста и объясняются в основном затруднения и недостатки автотехобслуживания.

Самая острая проблема — выполнение планов строительства и ввода в число действующих новых станций технического обслуживания. На это отпущены большие средства, но строительные министерства из года в год не выполняют планов подрядных работ, что значительно сдерживает наше развитие. Охотно причисляют объекты автосервиса к разряду второстепенных не только строители. Нередко так же относятся к нам местные власти. Выражается это в том, что для строительства иногда отводятся такие неудобные участки, заболоченные и удаленные от всех коммуникаций, что подготовительные работы обходятся дороже всей станции. По этой причине, например, в Белгороде типовая 25-постовая станция обошлась в 2,6 миллиона рублей, в то время как в Курске стоимость строительства точно такой же станции составила 1,2 миллиона рублей.

Другой причиной постоянных тревог и переживаний являются недостатки в обеспечении запасными частями. Парк принадлежащих гражданам машин быстро растет. Стараясь не отставать от жизни, мы быстро увеличиваем объем услуг по техническому обслуживанию и ремонту. Этот прирост каждый год составляет 30 и более процентов. А ежегодное увеличение фондов выделяемым нам запасных частей едва достигает 8—10 процентов. И поставляются эти запчасти весьма неритмично, особенно дефицитные. В начале года и летнего сезона, когда они больше всего нужны, мы получаем их мизерное количество, а все остальное — в последнем квартале. Например, в минувшем году нам было выделено всего 5915 дефицитнейших коленчатых валов к двигателям «запорожцев». При этом в первом и втором кварталах нам полагалось получить лишь по 14 процентов от этого количества, а в четвертом — 49 процентов. И так из года в год.

Вот такие трудности нам самостоятельно не осилить, приходится к ним лишь приспосабливаться. В остальном мы используем возможности для более эффективной работы службы автосервиса. В частности, принимаются зависящие от нас меры к увеличению продажи на предприятиях автотехобслуживания запасных частей. Конечно, многого нам самим не хватает, но кое-что есть в излишке. В прошлом году наш товарооборот составил 3 миллиона рублей, да и сейчас у нас есть излишек запасных частей почти на 4 миллиона рублей, которые мы реализуем через свои торговые пункты.

Остро стоит вопрос о необходимости продавать на станциях обслуживания шины. Надеемся, что в ближайшее время он будет решен положительно.

Мы полностью поддерживаем идею о создании централизованных областных складов запасных частей и работаем в этом направлении. Нас самих бьет по карману замороженный резерв запасных частей на станциях обслуживания. Но пока не ясно, каким оптимально должен быть этот резерв. Назрела самая настоятельная необходимость в разработке научно обоснованных нормативов на запасные части рыночного фонда для предприятий автосервиса.

До сих пор в разных областях и краях страны действуют разные прейскуранты цен на одни и те же услуги по техническому обслуживанию и мелкому ремонту «москвичей», «побед», «волг», «запорожцев», утвержденные местными исполкомами в соответствии со сложившимся здесь когда-то уровнем цен. Это, конечно, ненормальное положение, и есть все основания полагать, что скоро с ним будет покончено. Уже принято решение о разработке единого, с поясными коэффициентами прейскуранта. В нем будет дана аналогия на многие виды работ, чтобы упростить расчеты, выполняемые службами автосервиса. В текущем году подготовка его будет завершена.

Вредит делу и разнобой в структуре и подчиненности сети автотехобслуживания. Между тем масштабы ее деятельности быстро растут, и на повестку дня встает вопрос о едином руководстве всей службой, но это уже предмет отдельного разговора.

Таковы издержки роста нашей молодой отрасли производства. Шероховатости и нерешенные вопросы еще имеются, но меры для успешного движения вперед принимаются, и работники «Росавтотехобслуживания» прилагают все силы, чтобы наилучшим образом выполнить возложенные на них задачи. Усилия эти можно охарактеризовать такими цифрами. Объем нашего производства, по сравнению с 1970 годом, к концу 1973 года увеличился в 4,6 раза. За это время построено 166 станций технического обслуживания на 1650 рабочих постов, а всего мы теперь имеем свыше 300 станций общей мощностью более 2400 постов плюс 150 передвижных сезонных станций. В текущем году авто- и мотолюбители получат услуг на 52 миллиона рублей, а к концу пятилетки эта цифра возрастет до 115 миллионов.

Каждый водитель мотоцикла или автомобиля всегда готов обсудить с понимающим человеком все, что касается его машины. И чем моложе водитель, тем охотнее он делится своим опытом и внимательней слушает советы коллег — владельцев таких же, как у него, машин. И поскольку к этой категории относится большинство мотоциклистов — именно они ищут любую возможность общения между собой. Вот почему так успешно проходят любые массовые мероприятия, будь то слет мототуристов, поход или соревнование. Особую популярность приобрели организованные впервые два года назад «Встречи друзей ЯВЫ».

Тогда из десяти городов страны были делегированы в Одессу команды в составе пяти лучших мототуристов. Была приглашена и команда мотоциклистов клуба завода ЯВА. Понимая, что такой сбор может дать много полезного тем, кто проектирует и производит мотоциклы, в Одессу приехали руководители и конструкторы завода, а также представители внешнеторгового объединения «Мотоков», поставляющего чехословацкие машины в СССР. Таким образом, слет мототуристов перерос в международную встречу, и прошла она, что называется, «на ура». Были там и доступные соревнования, и викторины, и экскурсии. Остались довольны все, и поэтому было выражено желание в будущем собираться вновь.

А ПОЧЕМУ ТОЛЬКО «ЯВИСТЫ»?

Эстафету Одессы принял Кишинев. Туда в прошлом году съехалось уже 20 команд. Интереснейшая программа слета заполнила до отказа четыре быстро промелькнувших дня.

В этом году местом встречи стала столица Латвии. Мототуристы разбили свои палатки в лесу Бикерниеки, возле известной шоссейно-кольцевой трассы.

Как и раньше, прибыли гости из Чехословакии. Команду завода ЯВА представляли лучшие молодые производственники, завоевавшие это право отличными показателями в труде. В составе делегации — директор завода ЯВА О. Станек, его заместитель К. Касл, директор конторы «Мотокова» А. Могила, механики и другие специалисты. Они отвечали на все вопросы мотоциклистов, давали консультации.

Владельцам ЯВ было приятно встретиться и с К. Ружичкой — главным редактором журнала «Чехословацкое мотор-ревю», в котором они с интересом читают материалы о крупнейших мотоциклетных соревнованиях, новых машинах, находят рекомендации специалистов по обслуживанию ЯВ.

Уже по тому, с какой радостью обнимались, хлопали друг друга по спине запыленные мотоциклисты, по первым вопросам «Как доехали, как машины?» — ясно было, что встретились старые друзья.

И снова рассказы о путешествиях, советы по ремонту и усовершенствованию машины, «фигурка», триал, экскурсии, вручение призов завода и «Мотокова» и прощальный костер.

Теплые слова высказали участники в адрес хозяев, которые сумели хорошо организовать встречу. Много сил и энергии пришлось им затратить, чтобы она состоялась. Удивительно, но факт — Центральный совет по туризму и экскурсиям, который, кажется, должен был бы приветствовать ставший уже традиционным слет мототуристов, отказался включить его в свой план работы и не разрешил заниматься им республиканскому совету. Только благодаря энтузиазму рижских активистов и поддержке республиканского Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог удалось провести этот слет. Хочется надеяться, что Центральный совет изменит свое отношение к встречам друзей ЯВЫ.

И еще одно пожелание. Такие сборы мотоциклистов, любящих прежде всего свою марку машины, нужны не только «явистам» и производителям ЯВ. Жаждут обменяться опытом и мототуристы, ездящие на ИЖах, «восходах», «туристах».

Пропаганда нужна этим маркам не меньше, чем ЯВАМ. Что же касается конструкторов, то они, безусловно, получат много ценных рекомендаций по усовершенствованию машин. Ведь собираются опытнейшие мотоциклисты. Будем надеяться, что в ближайшие годы и наши заводы с помощью Центрального совета по туризму и экскурсиям, республиканских обществ авто- и мотолюбителей станут организовывать подобные слеты.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
спецкор «За рулем»

г. Рига

По следам наших выступлений

«Сколько стоит дорожный знак»

Под таким заголовком в июньском номере журнала «За рулем» была опубликована корреспонденция о недооценке технических средств в организации движения в Димитровграде Ульяновской области, о приведших к тяжелой аварии недостатках в установке знаков, определяющих главную и второстепенную дороги.

Начальник УВД Ульяновского облисполкома полковник милиции А. Буркин сообщил редакции, что факты, изложенные в корреспонденции, подтвердились. За допущенные недостатки и слабый контроль за деятельностью отделения ГАИ начальник ОВД Димитровградского горисполкома от работы освобожден. Начальник отделения ГАИ т. Патраков строго предупрежден. Старший инспектор дорожного надзора т. Козлов переведен в другую службу. Старшему инженеру по организации движения областной ГАИ т. Татаринову указано на недостаточный контроль за внедрением средств технического регулирования в городах и районах области.

Выступление журнала обсуждено с работниками Госавтоинспекции области и начальниками городских и районных отделов внутренних дел. Даны указания о строгом контроле за установкой всех средств технического регулирования, и особенно — дорожных знаков, определяющих главные и второстепенные дороги.

ТАМ, ГДЕ

Завод «Коммунар» в Запорожье приступил к производству легковых автомобилей в конце 1960 года. До этого он выпускал сельскохозяйственные машины и комбайны. Перемена «профессии» сопровождалась серьезной реконструкцией предприятия — потребовалось оборудование и оснастка для штамповки, сварки и окраски кузовов, перестроено литейное производство, освоена точная механическая обработка сложных деталей. Завод с этой задачей успешно справился.

Расширение, модернизация производства продолжаются. Поднимаются новые цехи, вступают в строй современные автоматические линии, станки, специальное оборудование, растет выпуск машин. Нагляднее всего о росте «Коммунара» говорят цифры выпуска автомобилей. В 1965 году с конвейера предприятия сошло 40 тысяч «запорожцев», а за прошлый год завод дал стране 101 тысячу малолитражек и планирует в определяющем году пятилетки изготовить 111 тысяч.

О сегодняшнем дне «Коммунара» рассказывают фотографии, сделанные нашим корреспондентом А. Ганюшиным во время недавнего посещения предприятия.

1. На складе готовой продукции. Обратите внимание — перед вами машины ЗАЗ-968 образца 1974 года. Их легко отличить от прошлогодней модели по характерному оформлению «передка» кузова.

2. Кузов малолитражки проходит камеру электрофореза. Сюда он поступает после фосфатирования, то есть обработки раствором солей фосфорной кислоты, которые образуют на поверхности металла плотную пленку, предохраняющую его от ржавления. В этой камере на фосфатированную поверхность кузова наносят грунтовку современным методом электрофореза — электролитического осаждения. Кузов при этом полностью погружается в ванну с раствором (эта красноватая жидкость хорошо видна на снимке). После грунтовки — окраска.

3. После окраски, обивки и сборки кузова «запорожцы» поступают на главный конвейер. В начальной ветви они располагаются поперек линии его движения. Конвейер получается компактным, и упрощается монтаж узлов и агрегатов, который в этом случае могут вести две группы сборщиков. На снимке этих групп не видно, так как он намеренно был сделан в обеденный перерыв, чтобы виден был весь конвейер.

4. Проверка автомобиля на герметичность. В течение нескольких минут водяные струи, подаваемые под высоким давлением, атакуют со всех сторон уплотнители дверей, окон, багажника. Машины, в которых замечена течь, отправляются на доделку.

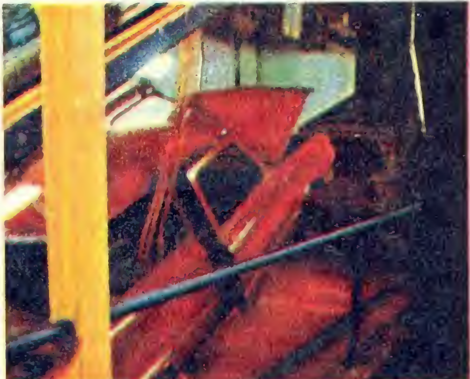
5. А здесь уже виден конец главного конвейера, где автомобили развернуты вдоль по его ходу. Обращает внимание просторное чистое помещение цеха с люминесцентным освещением.

Бросив взгляд на идущие по конвейеру ЗАЗ-968 образца 1974 года, вы не найдете на привычном месте горловины бензобака — теперь она убрана под капот двигателя.

6. Заключительный снимок сделан в цехе сдачи, лишь недавно вступившем в строй. По нему «запорожцы» идут на подвесном конвейере — это последнее слово техники. Тут они вновь подвергаются всестороннему контролю, проходят окончательную отделку и затем поступают на склад готовой продукции.

СТРОЯТ «ЗАПОРОЖЦЫ»













СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА



«Урал» М-67

Тяжелые дорожные мотоциклы ирбитского мотоциклетного завода давно уже пользуются хорошей репутацией. Они еще раз подтвердили свою высокую надежность в последних всесоюзных испытаниях на первенство заводской марки, где «Урал-3» М-66 завоевал первое место.

Конструкторы постоянно совершенствуют машину, чтобы ее технические и эксплуатационные качества полнее отвечали возрастающим требованиям по безопасности движения и удобству обслуживания и ремонта. Результатом большого труда заводского коллектива, работавшего в содружестве с рядом научных институтов — ВНИИМотопромом, ВНИИТЭ, ЦНИИТА, НИИАвтоприборов и другими, а также с заводами — поставщиками комплектующих изделий, явилось создание более совершенной модели, получившей обозначение М-67. Опытная партия этих машин была выпущена в конце прошлого года, а серийное производство началось с июля нынешнего года.

Основное отличие новой модели от всех предшествующих заключается в применении 12-вольтового электрооборудования (его схема — на рис. 1) вместо 6-вольтового. На ней установлен более мощный (150 вт) генератор переменного тока со встроенным выпрямительным блоком (рис. 2). Раньше на «уралах» стоял генератор постоянного тока мощностью 65 вт. Дорожные испытания показали, что новый генератор надежно работает в любых условиях и при минимальном уходе обеспечивает не менее 40 тысяч километров пробега мотоцикла.

Усовершенствования затронули не только электрооборудование. Для удобства обслуживания и ремонта изменена конструкция рамы. Теперь стойки крепления задней маятниковой вилки смещены на 20 мм, что дает возможность снимать коробку передач и заменять муфту упругого кардана, не демонтируя двигатель. Кроме того, благодаря этой переделке на М-67 можно установить и коробку передач с задним ходом, выпускаемую Киевским мотоциклетным заводом для мотоциклов «Днепр».

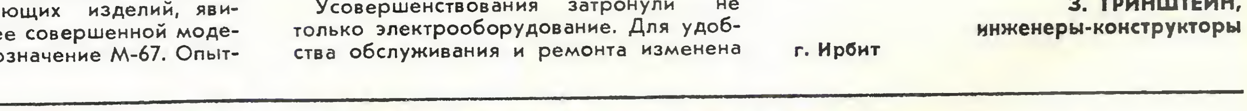
В связи со значительным ростом интенсивности движения возникла необходимость повысить эффективность торможения мотоцикла. На М-67 она увеличена на 35—55 процентов благодаря применению двухкулачкового тормоза переднего колеса (рис. 3). Тормозные колодки снабжены регулировочными болтами, компенсирующими износ фрикционных накладок.

Модели, выпускаемые в Киеве и Ирбите, — одни из последних (не только у нас, но и за рубежом), на которых сохранились раздельные треугольные седла. Это объясняется тем, что любители тяжелых мотоциклов считают их более удобными, чем широко применяемые ныне на других машинах седла-подушки; возможно, здесь есть и доля консерватизма. Завод вместе со специалистами ВНИИМотопрома разработал и провел широкие испытания седла-подушки для тяжелых мотоциклов. Оно оказалось легче раздельных седел, обеспечивает удобную посадку, придает мотоциклу более современный вид и открывает свободный доступ к аккумуляторной батарее (рис. 4). С целью проверить на практике достоинства седла-подушки на тяжелом мотоцикле, такими седлами будет оборудована часть выпускаемых машин.

Одним из важнейших достоинств мотоцикла М-67 является унификация его по узлам и деталям с «Днепром» МТ-10. Например, двигатель в сборе, сцепление, коробка передач, передняя вилка, приборы электрооборудования, коляска в сборе, колесо в сборе, амортизаторы и некоторые другие узлы либо совершенно одинаковы, либо взаимозаменяемы. Это очень удобно для владельцев тех и других машин.

Достоинства новой модели водители смогут оценить в процессе эксплуатации. Мы надеемся, что они, как всегда, сообщат свои замечания и предложения заводу, чтобы учесть их при дальнейшей модернизации мотоцикла.

О. ЕГОРОВ,
З. ГРИНШТЕЙН,
инженеры-конструкторы
г. Ирбит







Скорая медицинская

 СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

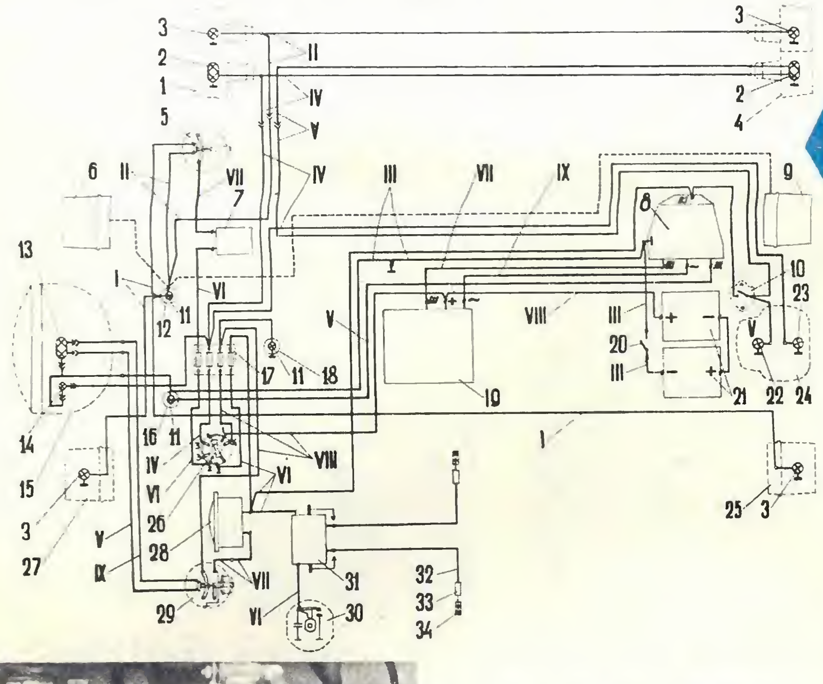


Рис. 1. Схема электрооборудования: 1 — передний фонарь коляски; 2 — лампа А12-21-6 габаритного света и сигнала торможения; 3 — лампа А12-21 указателя поворота; 4 — задний фонарь коляски; 5 — переключатель указателей поворота; 6 — фонарь указателя поворота (на мотоцикле без коляски); 7 — реле указателей поворота; 8 — реле-регулятор РР-330; 9 — фонарь указателя поворота (на мотоцикле без коляски); 10 — включатель сигнала торможения; 11 — лампа А-12-1; 12 — фонарь контрольной лампы указателя поворота; 13 — лампа А12-50+40 дальнего — ближнего света; 14 — лампа А12-4 габаритного и стояночного света; 15 — фара; 16 — контрольная лампа работы генератора; 17 — блок предохранителей; 18 — патрон лампы освещения спидометра; 19 — генератор Г-424; 20 — включатель «массы»; 21 — аккумуляторные батареи ЗМТ-6; 22 — лампа А12-15 сигнала торможения; 23 — лампа А12-3 габаритного света и номерного знака на мотоцикле; 24 — задний фонарь мотоцикла; 25 — задний фонарь указателя поворота; 26 — центральный переключатель; 27 — передний фонарь указателя поворота; 28 — звуковой сигнал; 29 — переключатель дальнего—ближнего света; 30 — прерыватель системы зажигания; 31 — катушка зажигания; 32 — провод высокого напряжения; 33 — помехоподавляющее сопротивление; 34 — свеча зажигания.

Цвета проводов: I — оранжевый; II — белый; III — фиолетовый; IV — коричневый; V — зеленый; VI — красный; VII — желтый; VIII — голубой; IX — сиреневый.

Рис. 3. Двухкулачковый тормоз переднего колеса: 1 — верхний тормозной рычаг; 2 — крышка барабана; 3 — тормозная колодка; 4 — контргайка; 5 — регулировочный болт; 6 — пружина колодок; 7 — кулачок; 8 — нижний рычаг; 9 — пружина рычага; 10 — регулировочный винт; 11 — тяга; 12 — контргайка; 13 — вилка тяги; 14 — палец.

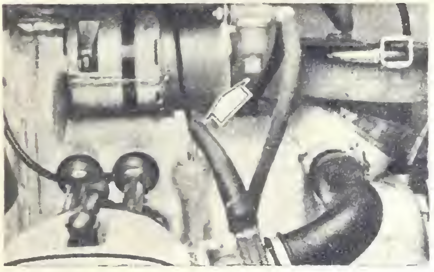
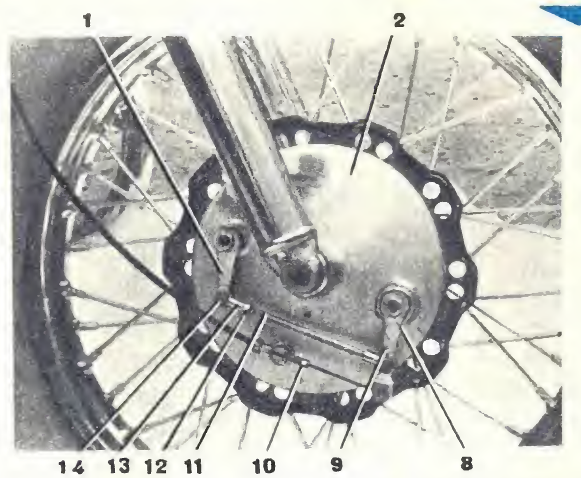
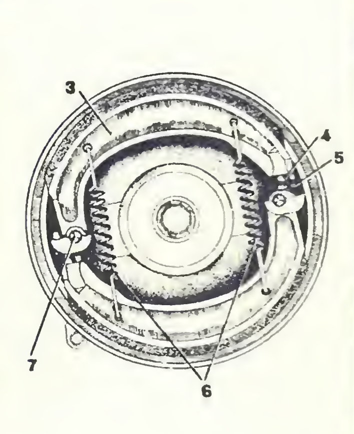


Рис. 2. Новый генератор посредством фланца закреплен на картере двигателя двумя шпильками и практически не нуждается в обслуживании.

Рис. 4. Откидывающееся седло-подушка обеспечивает легкий доступ к батарее.







Техническая характеристика

Общие данные: скорость — 105 км/час; средний эксплуатационный расход топлива при скорости 75 км/час — 8 л/100 км; сухой вес — 330 кг; грузоподъемность — 260 кг.

Двигатель: двухцилиндровый, четырехтактный воздушного охлаждения; рабочий объем — 645 см^3; мощность 32 л. с. при 5300 об/мин.

Электрооборудование: две аккумуляторные батареи ЗМТ-6; генератор Г-424 (12 в, 150 вт) с выпрямителем ВБТ-2А; реле-регулятор РР-330; катушка зажигания Б-204.

Две недели в столичном парке Сокольники действовала международная выставка «Здравоохранение-74», в которой участвовали фирмы 23 стран. Современная медицинская помощь становится все более мобильной. Огромное значение придается сокращению времени доставки больного в лечебницу или прибытия врача к пострадавшему. Поэтому большим вниманием посетителей выставки пользовался раздел «Передвижные средства медицинского оборудования». Здесь были представлены вертолеты и аэросани, машины скорой помощи и лаборатории. Достойное место среди них занимала отечественная техника.

Автомобиль скорой медицинской помощи, созданный на базе микроавтобуса РАФ-2203 «Латвия» (левое фото), предназначен для оказания экстренной помощи на месте происшествия и прямо по пути в больницу. Для этого машина снабжена комплектом самой совершенной медицинской аппаратуры.

Просторный и светлый салон, удобное расположение дверей и погрузочное устройство с носилками, небольшая высота пола создают хорошие условия для работы медицинского персонала. Радиостанция позволяет поддерживать постоянную связь с диспетчером и лечебными учреждениями.

Низкое расположение центра тяжести машины, мягкая подвеска, раздельный привод тормозов задней и передней оси, достаточно мощный двигатель обеспечивают движение на высоких скоростях (до 120 км/час) с хорошей устойчивостью и надежной безопасностью.

Серийный санитарный автомобиль повышенной проходимости УАЗ-452А (правое фото) незаменим для оказания экстренной помощи больному и транспортировки его в местах, где нет хороших дорог. Санитарный отсек и кабина водителя снабжены вентиляционными и отопительными устройствами.

Фото В. Ширшова

УДАРНИКИ ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ



Фото М. Рунова

Коллектив столичного автозавода им. Лихачева принял обязательство: к концу пятилетки выйти на рубеж 200 тысяч автомобилей в год. Он будет, конечно, взят. Успех предприятия складывается из трудовых побед каждого цеха, каждой бригады, каждого рабочего.

Эта фотография сделана в перерыве торжественного собрания передовиков производства автозавода, досрочно выполнивших пятилетний план и отмеченных знаком «Ударник девятой пятилетки». Тридцать лет назад четырнадцатилетним парнишкой пришел на завод Владимир Иванович Брыков (первый слева). Сейчас он — кузнец свободной ковки высшей квалификации. Свою пятилетку завершил в феврале 1974 года. Рядом с ним представитель другого поколения зиловцев, обрубщик литья Сергей Владимирович Колыбашкин. Он не раз удостаивался звания лучшего рабочего по профессии, пятилетнее задание завершил в марте. Партгрупорг, агитатор.

Раису Евсеевну Черкасову знают на заводе как инициатора движения за пересмотр своих обязательств, экономию рабочего времени. За досрочное выполнение плана третьего, решающего она награждена орденом «Знак почета». Накануне 1974 года тщательно проанализировала свои возможности и стала обслуживать восемь резьбонарезных автоматов вместо пяти. Сейчас она работает уже в счет 1976 года.

ПЕРЕКРЕСТКИ НА ТЕЛЕЭКРАНЕ

В древнем городе Львове действует система комбинированного регулирования и телеуправления движением на наиболее загруженных перекрестках. Телевизионные экраны позволяют дежурному видеть и оценивать обстановку сразу на нескольких взаимосвязанных пересечениях и своевременно пропускать транспортные потоки. Эта система помогла исключить аварийность на просматриваемых перекрестках и улицах и значительно увеличить их пропускную способность. Сейчас разрабатывается перспективный план по оснащению телеустановками центральной части города — проспекта Ленина и прилегающих к нему улиц.

На снимке: дежурный оператор ГАИ С. Щелохова за пультом управления.

Фото В. Яковлева



ЛАБОРАТОРИЯ НА КОЛЕСАХ



Машиностроительный завод оборудования животноводческих ферм в городе Бийске Алтайского края в 1973 году освоил производство передвижных лабораторий на базе автомобиля-фургона УАЗ-452. Оборудование такой лаборатории дает возможность определять техническое состояние машин и механизмов на животноводческих фермах. «Передвижка» выявит все неисправности и на месте их устранит. На снимке слева вы видите готовые к отправке машины с надписью «Техобслуживание». Это новая профессия УАЗов.

Фото В. Садчикова (ТАСС)

С МАРКОЙ «ГАЗ»



Тысячи рабочих горьковского автомобильного завода поставили целью завершить свои пятилетки досрочно — к 105-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Это вполне реальные цели при тех темпах производства автомобилей, которые приняты в объединении «ГАЗ». В 1973 году здесь увеличен объем производства на 22 процента по сравнению с началом пятилетки. Это почти на 3 процента больше, чем предусмотрено планом. Особенно значительно — на 31 процент — возрос выпуск грузовиков новых моделей — ГАЗ-53А и ГАЗ-66. Со сборочного конвейера в 1970 году сошло 50 600 автомобилей «Волга» ГАЗ-24, а в 1973 году — 61 100. В 1974 году должно быть выпущено 65 тысяч легковых машин.

Рост общего объема производства в текущем году увеличился почти вдвое (1,98 раза) по сравнению с 1965 годом.

Горьковские автомобилестроители поставляют для колхозов и совхозов нечерноземной зоны Российской Федерации большое количество грузовых машин. Коллектив обязался в этом году выпустить дополнительно 1000 грузовых автомобилей.

На снимке: конвейер сборки легковых автомобилей.

Фото В. Войтенко (ТАСС)

СПРАВОЧНАЯ служба

В 75 стран мира

А. Миронов из Челябинска просит сообщить, сколько легковых автомобилей ежегодно экспортирует Советский Союз.

Наша страна продает автомобили в 75 стран мира. Значительная часть среди них приходится на легковые машины. Так, в 1972 году их было экспортировано 194,9 тысячи, а в 1973 году — 238 тысяч. Это 26—27 процентов от общего выпуска.

Оценка спортивной работы

Читателя Н. Астахова из г. Тольятти интересует, как подводятся итоги участия организаций ДОСААФ в соревнованиях 1974 года по военно-техническим видам спорта.

Календарным планом 1974 года предусмотрено 44 вида всесоюзных и 39 всероссийских соревнований по военно-прикладному спорту. Первенство среди союзных республик, городов Москвы и Ленинграда определяется по 20 (из 44), а среди областей, краев и АССР Российской Федерации по 16 (из 39) видам соревнований, в которых показаны лучшие результаты. За места, занятые командой или участником в личном первенстве, республиканской организации ДОСААФ (в РСФСР — областной, краевой, АССР) начисляются очки из расчета: за первое место — 17, за второе — 16, за третье — 15 и т. д. Дополнительно будет начислено по одному очку за каждую команду или «личника», направленных на соревнования сверх зачетного количества (20 по СССР и 16 по РСФСР).

Кроме того, организациям ДОСААФ при подведении годовых итогов добавят очки за следующие достижения их спортсменов: за первое место в чемпионате мира — 15; за первое место в чемпионате Европы — 10; за призовое место на чемпионатах мира или Европы — 5; за каждого участника международных соревнований в составе сборной команды СССР — 3 очка.

Учитывая большое значение соревнований на собственных мотоциклах, решено за показанные в них результаты начислять очки с коэффициентом 1,5. Таким образом, команда, занявшая в этом виде соревнований, например, 6-е место, принесет своей организации больше очков, чем победа в любом другом чемпионате.

Победители Кубка дружбы

А. Сомов из Курска просит сообщить, кто был в числе победителей соревнований Кубка дружбы по картингу в личном зачете за минувшие годы.

Соревнования на Кубок дружбы социалистических стран по картингу (первоначально они включали ежегодно по три этапа, сейчас — шесть) проводятся с 1964 года. Первым победителем в личном зачете был спортсмен из ГДР В. Партум. В последующие годы победы одерживали: В. Партум (ГДР) — 1965 г., Х. Винцлер (ГДР) — 1966 и 1970 гг., А. Сафонов (СССР) — 1967 и 1969 гг., К. Шуриг (ГДР) — 1968 г., Ю. Кох (ГДР) — 1971 г., Л. Бедржих (ЧССР) — 1972 г. и Ф. Дыкаст (ЧССР) — 1973 г.

Заправляют разные станции

«Можно ли заправляться на АЗС за наличный расчет?» — спрашивают З. М. Емин и другие читатели.

Как сообщили нам в Главнефтеснабе РСФСР, согласно Указаниям о порядке продажи индивидуальным владельцам транспортных средств горюче-смазочных материалов, утвержденным Госснабом, Министерством финансов и Госбанком СССР, отпуск ГСМ производится на всей территории Советского Союза по предварительно оплаченным талонам рыночного фонда.

Нефтеснабсбытовым органам разрешается, в виде исключения, открывать отдельные заправочные станции для продажи ГСМ владельцам транспортных средств за наличный расчет. На этих АЗС отпускать нефтепродукты по талонам запрещается. В свою очередь, на станциях, отпускающих горюче-смазочные материалы по талонам рыночного фонда, они не продаются за наличный расчет.

Новые суммы сборов

Редакция продолжает получать письма с вопросами о суммах сборов с граждан за услуги, оказываемые им органами ГАИ. Отвечаем на эти вопросы.

В августе 1973 года принято постановление, которым установлены следующие суммы сборов за услуги, оказываемые органами ГАИ гражданам. За экзамен по Правилам дорожного движения (в том числе в порядке экспертизы) — 1 рубль; за экзамен по вождению — 1 рубль; за выдачу удостоверения водителя: впервые — 5 рублей, взамен утерянного — 10 рублей; за выдачу технического паспорта: на автомобиль — 10 рублей, на мотоцикл — 5 рублей; за выдачу технического паспорта взамен утерянного: на автомобиль — 20 рублей, на мотоцикл — 10 рублей.

От сборов освобождаются рядовой и сержантский состав срочной службы, учащиеся средних школ и школ производственно-технического обучения, а также допризывники, обучающиеся в клубах ДОСААФ.

Плата за стоянку

Москвич А. И. Ермаков спрашивает, сколько надо платить за стоянку автомобиля на станции дорожного обслуживания (Минское шоссе, «Мотель»).

Администрация станции разъяснила, что стоянка предназначена для транзитных автомобилей. Прейскурант на нее утвержден объединением «Мосавтотехобслуживание». Плата за стоянку в течение суток следующая: для легковых автомобилей — 30 коп.; УАЗ — 45 коп.; ГАЗ, МАЗ, ПАЗ, КАЗ, РАФ, КрАЗ, ЗИЛ — 60 коп.; для рефрижераторов-фургонов всех марок автомобилей — 90 коп.; для прицепов и полуприцепов — 45 коп., двухосных прицепов — 60 коп.

Объем багажника

«Сейчас объем багажника стал одним из важных параметров легковых автомобилей, — пишет С. Саблин из Томска. — Сообщите, пожалуйста, показатели отечественных машин».

Наши легковые автомобили с кузовом «седан» имеют следующий объем багажника (м³): ЗАЗ-965 и ЗАЗ-965А — 0,1; ЗАЗ-966 и ЗАЗ-968 — 0,24; «Москвич» моделей «402», «403» и «407» — 0,34; «Москвич» моделей «408» и «412» — 0,372; ВАЗ-2101 и ВАЗ-2103 — 0,385; ГАЗ-21 — 0,48; ГАЗ-24 — 0,70.

Переделка возможна

От группы владельцев мопедов «Рига-3» Р. Валеев из г. Дубна просит сообщить, можно ли отремонтировать и одновременно переделать магдину МГ-102, чтобы использовать внешнюю катушку зажигания, как на мопедах последних выпусков.

Отвечают специалисты НИИАвтоприборов.

Такая переделка возможна и целесообразна, если вышел из строя высоковольтный трансформатор в магнетогенераторе (магдине) МГ-102 или Р1Г100.

Для этого следует снять (срезать) обе обмотки — первичную и вторичную — с сердечника поврежденного трансформатора и вместо них намотать 420±5 витков провода ПЭВ-2 диаметром 0,5 мм, прокладывая между слоями изоляционную бумагу. Затем обмотку пропитывают изоляционным лаком (например, ГФ-95) и просушивают. Готовая катушка должна выдерживать без пробоя напряжение 500 в.

Начало обмотки припаивают к сердечнику («массе»), а конец — к прерывателю. Этот провод закрепляют и изолируют от корпуса.

Мотоциклетную катушку зажигания Б-300 закрепляют на раме и соединяют ее вывод низкого напряжения с прерывателем, а вывод высокого напряжения — со свечой.

Уплотнение вилки на мотоцикле «Минск»

«Во втором номере журнала «За рулем» за этот год прочел об изменении уплотнения гайки на передней вилке мотоцикла «Минск». Можно ли переделать этот узел на мотоцикле М-106? Взаимозаменяемы ли колеса на «Минске»?» — спрашивает К. Луконенко из Запорожья.

Отвечают конструкторы завода.

Уплотнение верхней гайки и пера передней вилки у мотоциклов М-106 и «Минск» выполнено посредством резинового кольца. У М-106 оно расположено под нижним торцем гайки, и поэтому, если перо не полностью входит в мостик (из-за повреждения их конических поверхностей или попадания грязи), кольцо не зажимается и пропускает масло наружу. У мотоцикла «Минск» кольцо установлено в проточке гайки (рис. 1) и поэтому выполняет свое назначение независимо от степени ее затяжки.

Чтобы сделать такое уплотнение на М-106 (и других моделях), достаточно проточить в гайке канавку, как показано на рис. 2, а в трубе пера вилки раздельать отверстие согласно рис. 3. Если размеры кольца отличаются от приведенных на рис. 4, то для обеспечения герметичности соединения следует изменить размеры канавки и отверстия так, чтобы получились такие же натяги, как со «штатным» кольцом.

Переднее и заднее колеса у мотоцикла «Минск», как и на прежних минских моделях, — невзаимозаменяемы.

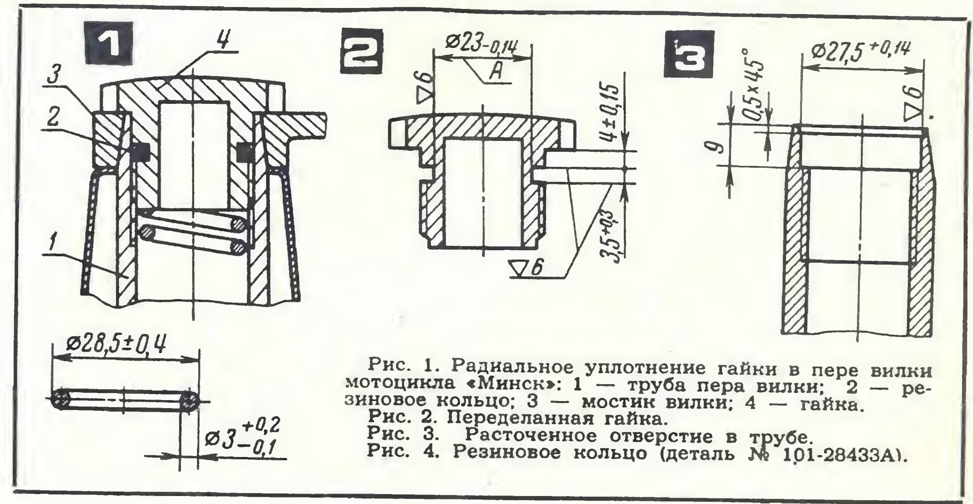


Рис. 1. Радиальное уплотнение гайки в пере вилки мотоцикла «Минск»: 1 — труба пера вилки; 2 — резиновое кольцо; 3 — мостик вилки; 4 — гайка.
Рис. 2. Переделанная гайка.
Рис. 3. Расточенное отверстие в трубе.
Рис. 4. Резиновое кольцо (деталь № 101-28433А).

ТОРМОЗА

Почему на ВАЗ-2103 такие «легкие» тормоза? Какие конструктивные особенности имеет тормозная система этой модели ВАЗа? Как работает вакуумный усилитель тормозов? — такие вопросы читателей нередки в редакционной почте.

Ответить на них мы попросили работников Управления главного конструктора завода В. А. ВЕРШИГОРУ и К. Б. ПЯТКОВА.

Тормозная система третьей модели ВАЗа конструктивно немногим отличается от примененной на двух ее предшественницах — ВАЗ-2101 и ВАЗ-2102. Поэтому мы сегодня не будем рассказывать подробно о всей системе тормозов ВАЗ-2103, а остановимся лишь на особенностях. Новинок — три. Главная — вакуумный усилитель. Он намного снижает необходимое для торможения усилие ноги, «подключая» к вашим мышцам силу, создаваемую разностью между атмосферным давлением в одной его камере и разрежением в другой.

Устройство усилителя показано на рис. 1.

В стальном штампованном корпусе **2**, закрытом крышкой **4**, размещены пластмассовый корпус **22** клапана, его возвратная пружина **24** и резиновая диафрагма **23**, разделяющая усилитель на вакуумную А и атмосферную Г полости. В корпусе **22** находятся воздушный фильтр **15**, толкатель **14** с поршнем **5**, резиновым клапаном **9**, пружинами **16** и **17** и их опорными чашками **11** и **10**. Выступающий из усилителя конец толкателя соединяется с тормозной педалью, а противоположный (с шаровым наконечником) обжат в поршне **5**, который фиксируется в корпусе пластиной **20**.

С противоположной стороны усилителя, там, где к нему крепится главный цилиндр, из корпуса выходит шток **3** с регулировочным болтом **28**. Перемещаясь, этот шток приводит в действие поршни главного цилиндра. Между штоком **3** и поршнем **5** помещен эластичный буфер **21**. Очень важная регулировка — зазор между крайней точкой головки регулировочного болта и плоскостью, к которой крепится фланец главного цилиндра. Этот размер должен быть 1,24±0,1 мм.

Во втулку **1**, вваренную в корпус **2** усилителя, ввернут штуцер **29**, к которому присоединен наконечник **30** шланга **32** с клапаном **31**. По этому шлангу разрежение передается от впускного коллектора двигателя в вакуумную камеру.

Теперь о том, как действует агрегат.

Когда двигатель работает, разрежение от впускной трубы передается по шлангу **32** в полость А. Когда нет давления на тормозную педаль (рис. 2, положение I) — полости А и Г сообщаются между собой через канал Б, зазор между седлом и клапаном **9** (см. рис. 1) и канал В. Давление по обе стороны диафрагмы **23** одинаково. При этом поршень **5** прижат к клапану **9** пружиной **17**, и воздух не поступает в усилитель.

Когда педаль тормоза нажата (рис. 2, позиция II), толкатель **14** (см. рис. 1) перемещается влево вместе с поршнем **5** и подвижной частью клапана **9**. Он прижимается к своему седлу на корпусе **22** и перекрывает сообщение между полостями А и Г. Перемещаясь дальше влево, толкатель отводит поршень **5** от клапана **9**, и через зазор между ними воздух по каналу В входит в полость камеры Г. В ней создается атмосферное давление, и разность между ним и разрежением в камере А создает силу, помогающую вам «давить» на тормозную жидкость в главном цилиндре.

Если несколько приостановить давление на педаль, не доводя ее «до упора» (рис. 2, позиция III), корпус **22** (см. рис. 1) и прижатый к нему пружиной **17** клапан **9** продвинутся под действием разности давлений в полостях А и Г несколько дальше, до упора клапана в кромку остановившегося поршня **5**. При этом канал В будет перекрыт, воздух в полость Г перестанет поступать, и тем самым прекратится дальнейшее движение корпуса **22**. Если теперь несколько отпустить педаль, поршень **5** отодвинет клапан **9** от корпуса **22**, давление в полости Г уменьшится и возвратная пружина **24** со штоком **3** отожмет корпус **22** до соприкосновения с клапаном **9**. Если нажать на педаль, детали вновь займут положение «умеренное торможение», описанное выше. При сильном и резком «аварийном» торможении зазор между поршнем **5** и клапаном **9** сохраняется, воздух в полость Г продолжает поступать и все сильнее давит через шток и диафрагму на поршни главного тормозного цилиндра.

Таким образом, клапан **9**, прижимаемый пружиной **17** то к поршню **5**, то к корпусу **22**, как бы следит за действием педали тормоза, что делает работу усилителя очень гибкой, позволяет тормозить с любой интенсивностью по желанию водителя.

И наконец, когда вы полностью сняли ногу с педали и пружина оттянула ее на исходную позицию, толкатель **14** и поршень **5** также возвращаются в положение, изображенное на схеме I (см. рис. 2), перекрывается доступ воздуха в усилитель, в полостях А и Г вновь устанавливается разрежение, и корпус **22** (см. рис. 1) под действием пружины **24** возвращается на место.

Если усилитель выйдет из строя (поломка пружин, нарушение уплотнений, деформация клапана и т. п.), то на шток **3** через буфер **21**, поршень **5** и толкатель **14** будет передаваться только усилие ноги. При этом поршень **5**, упираясь в пластину **20** и буфер **21**, будет передвигать шток **3** вместе с корпусом **22**.

Когда усилитель исправен, педаль тормоза очень «легка» и даже для резкого торможения совсем не нужна сила. При нажатии на педаль слышен легкий шум входящего в усилитель воздуха.

В случае, если торможение начало требовать усилий, следует обратиться на станцию технического обслуживания. Самому перебирать усилитель не советуем. Правда, одну из операций может выполнить и владелец. Отсоединив толкатель **14**, надо снять защитный колпачок **12** с обоймой **13** и заменить воздушный фильтр **15**. Иногда засорение этого фильтра выводит усилитель из строя.

Часто причиной неполного растормаживания колес служит отсутствующий или недостаточный свободный ход педали тормоза. Это следствие изменения размера 1,24±0,1, о котором говорилось выше.

Любую регулировку, связанную с разборкой усилителя, нужно делать на СТО. Это гарантирует вас от ошибок и огорчений и, возможно, от травм при разборке (пружина **24** разжимает корпус и крышку с усилием 11 кг).

Иногда нормальному растормаживанию препятствует неправильное положение выключателя стоп-сигнала. Если он будет слишком придвинут к педали и даже несколько давить на нее, выбирая свободный ход педали (который должен равняться 3—5 мм), то при работающем двигателе постоянно станет возникать притормаживание, так как клапан **9** перекроет сообщение между полостями А и Г.

Положение выключателя регулируется так: заворачивая гайки крепления, перемещают его от педали, пока не загорится стоп-сигнал. Затем вновь придвигают выключатель к педали, пока стоп-сигнал не погаснет. В этом положении выключатель закрепляют.

Еще одно отличие тормозной системы ВАЗ-2103 — сигнализатор недостаточного уровня тормозной жидкости. В наполнительном бачке главного цилиндра предусмотрен специальный датчик, который включает сигнальную лампу на щитке приборов при падении уровня жидкости ниже допустимого.

На горловине корпуса **1** бачка (рис. 3) установлен пластмассовый корпус **6** контактного устройства с контактами **11** и резиновым отражателем **4**, защищающим их от тормозной жидкости. В корпус **6** вставлена обойма **7** с клеммами **10**. При этом контакты **11** и клеммы **10** постоянно замкнуты.

В центральном «колодце» корпуса **6** свободно перемещается по вертикали толкатель **3** с поплавком **2** на нижнем и контактом **8** на верхнем конце. При понижении уровня тормозной жидкости поплавок **2** опустится вместе с толкателем **3**, контакты **8** замкнут цепь, и на циферблате тахометра загорится тревожный красный глазок. В последней конструкции добавлена кнопка **9** для проверки работы датчика. При нажатии ее загорается сигнал на щитке приборов.

Задние саморегулирующиеся тормоза ВАЗ-2103 отличаются от первой модели креплением тормозных колодок (рис. 4). К щиту **2** тормоза приварены оси **10**, на которых установлены втулки **8** колодок **5**. Колодки поджаты специальными пружинами **9**. Ребро колодки **5** зажато пружиной **15** между фрикционными шайбами **7**, установленными на свинченных втулках **8** и **16**. Сила сжатия подобрана так, что колодка может смещаться относительно втулки **8** в пределах овального отверстия в ребре под действием поршней тормозных цилиндров, но усилия стяжных пружин **3** и **11** недостаточно для преодоления силы трения шайб. Втулки 8 установлены на осях **10** с оп-

ВАЗ-2103

ределенным зазором, в пределах которого и перемещаются колодки, прижимаясь к барабанам при торможении и возвращаясь под действием пружин при растормаживании.

Когда накладки износятся до определенной величины и увеличится зазор между ними и барабаном, давление тормозной жидкости через поршни несколько поворачивает колодки во фрикционных шайбах, «выбирая» образовавшийся «лишний» зазор и обеспечивая «свободу» колодки лишь в нужных пределах, то есть на величину зазора между втулкой **8** и осью **10.** Такая конструкция обеспечивает автоматическую регулировку задних тормозов ВАЗ-2103. Требуется лишь следить за натяжением троса ручного тормоза. Эта регулировка проводится так же, как и на ВАЗ-2101 и ВАЗ-2102. На всякий случай напоминаем, что полная затяжка ручного тормоза должна происходить не менее чем при пятишести «щелчках» фиксатора.

К. ПЯТКОВ,
В. ВЕРШИГОРА,
инженеры

г. Тольятти

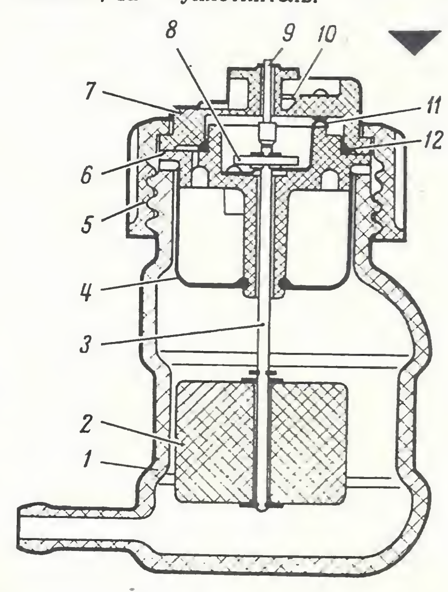


Рис. 3. Бачок для тормозной жидкости: 1 — корпус бачка; 2 — поплавок; 3 — толкатель; 4 — отражатель; 5 — зажимное кольцо; 6 — корпус контактного устройства; 7 — обойма клеммного устройства; 8 — подвижный контакт; 9 — кнопка; 10 — клемма; 11 — неподвижный контакт; 12 — уплотнитель.

Рис. 1. Вакуумный усилитель тормозов: А — вакуумная полость; Б — канал, соединяющий вакуумную полость с внутренней полостью клапана; В — канал, соединяющий внутреннюю полость клапана с атмосферной полостью; Г — атмосферная полость; 1 — втулка штуцера вакуумного шланга; 2 — корпус усилителя; 3 — шток; 4 — крышка; 5 — поршень; 6 — болт крепления усилителя; 7 — дистанционное кольцо; 8 — опорная чашка пружины клапана; 9 — клапан; 10 — опорная чашка пружины; 11 — опорная чашка возвратной пружины; 12 — защитный колпачок; 13 — обойма защитного колпачка; 14 — толкатель; 15 — воздушный фильтр; 16 — возвратная пружина клапана; 17 — пружина клапана; 18 — манжета корпуса клапана; 19 — стопорное кольцо уплотнителя; 20 — упорная пластина; 21 — буфер; 22 — корпус клапана; 23 — диафрагма; 24 — возвратная пружина корпуса клапана; 25 — уплотнитель штока; 26 — болт крепления главного цилиндра; 27 — обойма уплотнителя штока; 28 — регулировочный болт; 29 — штуцер; 30 — наконечник шланга; 31 — клапан; 32 — шланг.

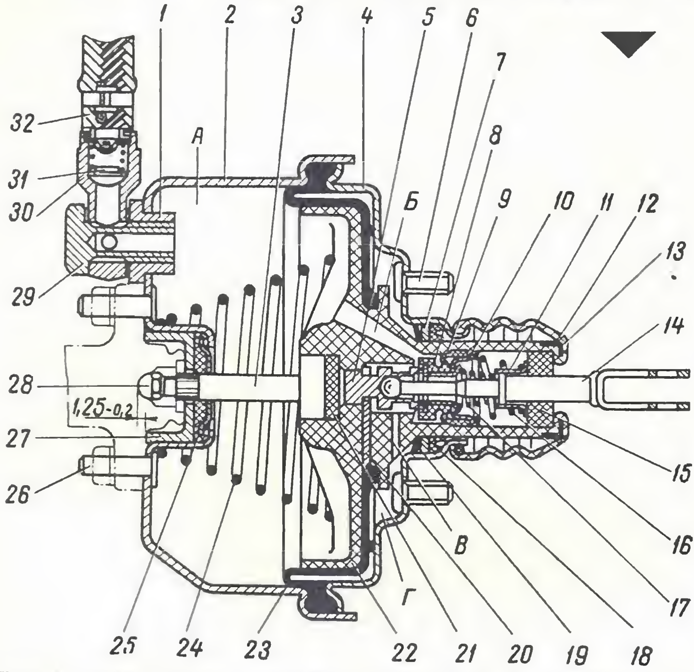
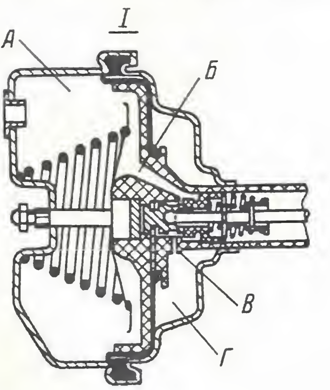
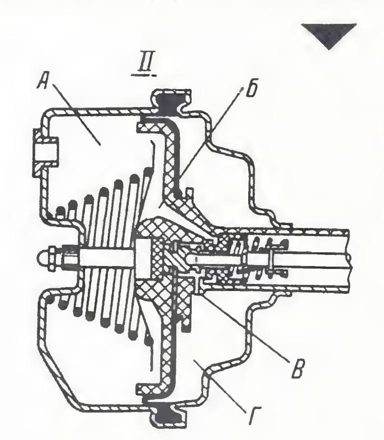
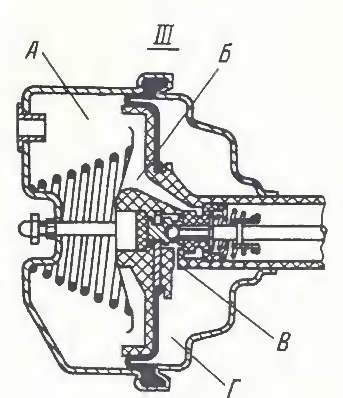


Рис. 2. Схема работы вакуумного усилителя: I — педаль отпущена; II — педаль нажимается; III — нажатие на педаль приостановлено.







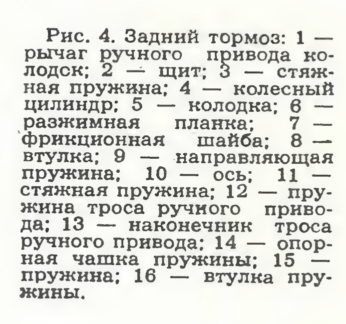


Рис. 4. Задний тормоз: 1 — рычаг ручного привода колодок; 2 — щит; 3 — стяжная пружина; 4 — колесный цилиндр; 5 — колодка; 6 — разжимная планка; 7 — фрикционная шайба; 8 — втулка; 9 — направляющая пружина; 10 — ось; 11 — стяжная пружина; 12 — пружина троса ручного привода; 13 — наконечник троса ручного привода; 14 — опорная чашка пружины; 15 — пружина; 16 — втулка пружины.

КЛУБ „автолюбитель"

124 заседание

На декабрьском заседании прошлого года в «Клубе» выступил В. Н. Смирнов и поделился опытом надежного пуска отопителя у «Запорожца». Его сообщение вызвало большой интерес среди владельцев автомобилей ЗАЗ.

Из их писем видно, однако, что далеко не все разобрались в коротком изложении, смогли сами восполнить имеющиеся в нем конструктивные и, главное, технологические «пробелы».

Мы попросили В. Н. СМИРНОВА еще раз, более подробно рассказать об электронном искровом розжиге отопителя «Запорожца».

Для «запорожцев»

НАДЕЖНЫЙ РОЗЖИГ ОТОПИТЕЛЯ

Достоинством предлагаемого метода являются надежность, простота и экономичность. Ведь если старая система со свечой накаливания требует тока порядка 25 ампер, то новая, электронно-искровая — всего 4—5 ампер.

Сама схема (рис. 1) очень проста. Отопитель управляется своим «штатным» выключателем, который сразу устанавливается во второе положение.

Наибольшие сложности, как видно из писем, представляет реконструкция катушки 1 (см. рис. 1) зажигания для искрового розжига, а также стандартной автомобильной свечи, заменяющей свечу накаливания. Итак, сначала катушка. Как разобрать ее и вынуть «начинку», не повредив? Развальцовываем бортик кожуха и слегка, до 50—60° нагреваем катушку. Этого вполне достаточно, так как корпус залит составом компаунд. Теперь, держа катушку за кожух, клеммами вниз, слегка постукиваем кронштейном ее крепления о верстак. При этом придерживаем другой рукой за изолятор, чтобы «начинка» не вылетела из кожуха и не оборвались провода, подведенные к клеммам.

Достали содержимое, развернули аккуратно тонкий металлический «экран». К клемме ВК должен подходить один провод, к центральной — тоже один, а к клемме без индекса — два.

Рядом с клеммой ВКБ осторожно, чтобы не повредить обмотку, сверлим отверстие диаметром 1,5 — 2,5 мм (рис. 2).

Теперь повернем катушку к себе нижней частью и осторожно снимем компаунд. Хорошо видны слои обмоток с изоляцией между ними (рис. 3). Во втором слое первичной обмотки, на наружном витке, напротив клеммы ВКБ зачищаем изоляцию на участке 4—6 мм и облуживаем это место. Готовим небольшой кусок провода МГШВ или другого подобного и один конец его надежно припаиваем к зачищенному и облуженному участку второго слоя первичной обмотки, а потом закрашиваем лаком или нитрокраской. Второй — выводим через ранее просверленное в крышке отверстие и припаиваем к клемме ВКБ.

Провод, идущий к клемме без индекса, отсоединяем от нее (просто «откусываем»), наращиваем, выводим наружу и так же припаиваем к корпусу или к клемме ВКБ вместе с тем, что подведен нами туда от первичной обмотки.

Вот и вся переделка. Остается проверить катушку с электронной частью и свечой. Соединяем катушку и электронную часть проводами согласно схеме, показанной на рис. 1, устанавливаем высоковольтный провод в центральную клемму так, чтобы между его концом и «минусом» аккумулятора был зазор 5—8 мм.

Теперь включим ток. Через зазор должна пойти непрерывная «серия» искровых разрядов.

Владельцам всех машин

«ДВОРНИКИ» + ЭЛЕКТРОНИКА

Мелкий дождь. Щетки стеклоочистителя непрерывно маячат перед глазами. Выключаем «дворники» — через 10—15 секунд приходится вновь пускать их в ход (конечно, это относится к тем автомобилям, у которых стеклоочистители не могут работать в пульсирующем режиме). Брызги грязи, попадающие на лобовое стекло, не успевают смачиваться водяной пылью, не удаляются полностью. А частые взмахи щеток приносят только раздражение.

Как добавить к обычным режимам работы электрического стеклоочистителя еще и пульсирующий, хорошо зарекомендовавший себя на таких машинах, как «жигули»?

«Клуб» получил несколько предложений с использованием вездесущей теперь электроники. Вот два из них.

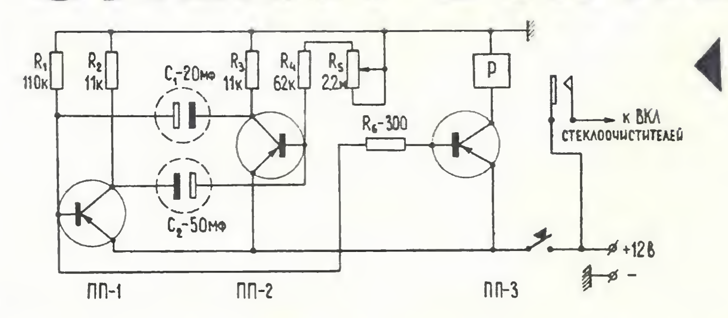


Рис. 1. Схема несимметричного мультивибратора.

Рис. 2. Схема приставки: P_1 — биметаллический предохранитель на ток срабатывания 60 мА, напряжение 6 В; ЭД — электродвигатель стеклоочистителя; $П_1$ — трехпозиционный переключатель.

Вариант В. С. ПОЛЯКОВА

Схема несложна. Это несимметричный мультивибратор с плавно регулируемой частотой колебаний. Он собран на германиевых транзисторах типа МП-13, МП-14, МП-15 или МП-16 с любыми буквенными обозначениями (ПП-1 и ПП-2 на схеме рис. 1). Транзистор ПП-3 — усилитель постоянного тока, в цепь коллектора которого включено реле, обозначенное на схеме как «Р». Для ПП-3 подойдут транзисторы П-201, П-202, ПП-203 или ГТ-403. Реле — любое, на ток срабатывания 40—60 мА. Можно использовать реле сигналов «Победы» или «Волги» ГАЗ-21. Остальные данные — на схеме.

Время выдержки между взмахами щеток зависит от емкости конденсат

Для «запорожцев»

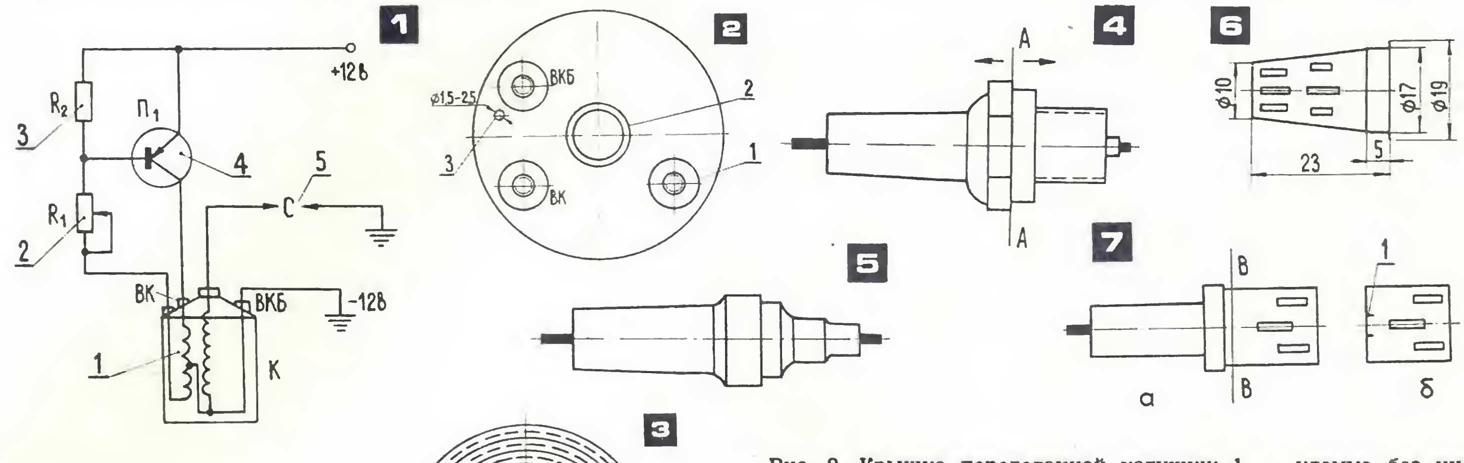


Рис. 1. Схема искрового розжига отопителя: 1 — переделанная катушка; 2 — резистор R_1 — ПЭВР-15 (350 ом); 3 — сопротивление R_2 — ПЭВ (10 ом); 4 — транзистор $П_1$ (П217А П46, П210); 5 — свеча.

Рис. 2. Крышка переделанной катушки: 1 — клемма без индекса; 2 — центральная клемма; 3 — отверстие 1,5—2,5 мм.
Рис. 3. Катушка без компаунда (вид снизу): 1 — сердечник; 2 — высоковольтная (вторичная) обмотка; 3 — слои низковольтной (первичной) обмотки; 4 — первый слой; 5 — изоляция; 6 — второй слой; 7 — место припайки провода при переделке.
Рис. 4. Так снимается металл со свечи: АА — линия распила.
Рис. 5. Часть свечи, используемая при изготовлении новой системы.
Рис. 6. Новый кожух.
Рис. 7. Переделка кожуха старой свечи накаливания: а — удаление кожуха; ВВ — линия распила; б — переделка кожуха; 1 — «усики».

Не получилось? — Проверьте правильность сборки. Возможно, вы перепутали местами провода, подходящие к клеммам ВК и без индекса. Если искра есть, но слабая — уменьшите сопротивление R_1.

Если все у вас работает исправно, остается аккуратно собрать катушку, завальцевать бортик и заклеить эпоксидной смолой.

И последнее — как реконструировать свечу? Обычную автомобильную или мотоциклетную свечу распиливаем по периметру до фарфора (рис. 4), и с него легко снимаются обе металлические половинки. Остается центральный электрод в изоляторе (рис. 5). На такую свечу надеваем кожух (рис. 6), который вытачиваем на станке. Можно использовать для кожуха нижнюю часть старой свечи накаливания, отрезав ее, как показано на рис. 7. В этом случае, чтобы свеча не проваливалась в отопитель, сделайте на кожухе запилы и отогните на нем «усики» (рис. 7, б).

Подгоняем кожух новой свечи «по месту» в корпусе отопителя и закрепляем ее старой гайкой.

При монтаже электронной части не забудьте, что для транзистора нужен радиатор, размер которого зависит от типа примененного полупроводника.

Всю установку удобно разместить над отопителем, закрепив винтами воздухозаборника. Катушку можно вынести в любое удобное место, соединив со схемой проводами. Провод, идущий от катушки к свече, нужно взять высоковольтный.

Владельцам всех машин

ра C_2 и от переменного сопротивления R_5. Схему монтируем в сравнительно небольшой коробочке и размещаем в удобном месте под приборным щитком. Если все детали исправны и верно соединены, прибор начинает работать без дополнительных регулировок.

Адрес для справок: 394016, г. Воронеж, Плехановская, 146, кв. 34, В. С. Поляков.

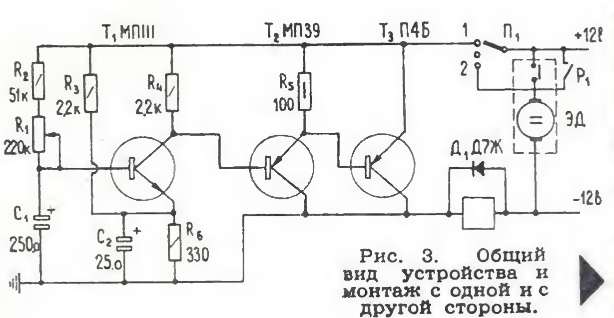
Вариант Г. И. ДУЛЬКЕ

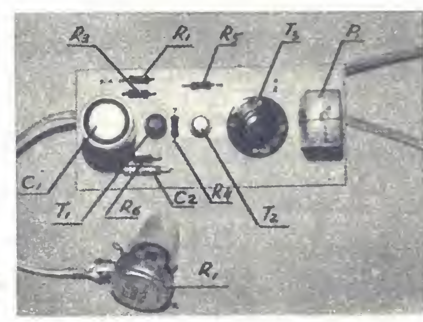
Предлагаю сравнительно несложное добавление к обычному стеклоочистителю с электроприводом. Сделать такую приставку под силу любому, кто обладает минимальными знаниями в области радиотехники. Главное — аккуратность и, конечно, уверенность в полной пригодности всех деталей.

Схема приспособления показана на рис. 2. Устройство подключается к имеющемуся трехпозиционному выключателю $П_1$. При переводе его из среднего (выключенного) положения в положение 1 включается наша «электроника» и стеклоочиститель работает циклично. Длительность промежутков между взмахами щеток регулируется переменным сопротивлением R_1, ручка управления которым выведена на панель приборов. Интервал может достигать 30 секунд. В положении 2 стеклоочиститель работает в нормальном режиме.

Схема собрана на пластинке из диэлектрика (годится любая) размером 45×110 мм (рис. 2 и 3) и закрыта металлическим кожухом. Под панелью приборов нетрудно найти для этой коробочки удобное место, выведя наружу, на панель ручку управления.

Адрес для справок: Литовская ССР, г. Клайпеда, ул. Дангес, 23—47, Г. И. Дульке.





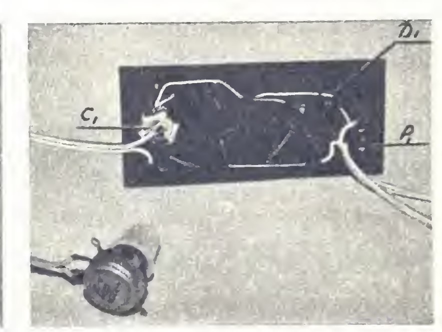


Рис. 3. Общий вид устройства и монтаж с одной и с другой стороны.

СПУСТЯ ПОЛГОДА ПОСЛЕ 60 000 километров

В декабрьском номере журнала за прошлый год был опубликован отчет о длительных испытаниях автомобиля ИЖ-412, проведенных редакцией. Он вызвал большой интерес владельцев этих машин. Свидетельство этому — десятки писем, сотни вопросов, дополнений, замечаний.

После публикации прошло чуть более полугода. За это время редакция провела две встречи с автомобилистами — в Свердловске и Ташкенте, получила новые письма от владельцев ижевских «москвичей». Мы очень благодарны автолюбителям А. С. Алексеенко из г. Жданова, П. В. Пережогину из Батайска, П. Ф. Зубко из Воркуты, К. В. Машкову из Новосибирска, С. П. Воробьеву из Нефтекамска, П. Ф. Харину из п. Батамшинска Актюбинской области, многим, многим другим читателям, написавшим нам по поводу статьи «60000 километров спустя».

Обобщить и прокомментировать высказывания читателей мы попросили помогавшего нам и раньше старшего представителя гарантийной службы ижевского автозавода в Москве и Московской области полковника-инженера в запасе Сергея Тимофеевича БЕРДОВИЧА.

Ответить на вопросы и дать заключение о причинах неполадок или дефектов автомобиля заочно, не посмотрев и не послушав машину, — это, вероятно, так же непросто, как врачу заочно поставить диагноз и назначить лечение. Поэтому некоторые вопросы остались без ответа, но во многих, типичных для ИЖ-412, постараемся разобраться вместе.

Очень часты жалобы на **попадание воды в салон и багажник.** В журнале уже говорилось о диагностике и «лечении» этой «болезни» (1972, № 8, стр. 12—13). К сказанному в статье «Надо мной не каплет...» нужно добавить, что причиной течей очень часто становится внешний багажник на крыше автомобиля. Систематическая перевозка на нем слишком тяжелых грузов быстро делает машину негерметичной. При этом течь, как правило, начинает в проемах лобового и заднего стекол через уплотнители. Убедившись, что вода пробралась именно здесь, закройте ей дорогу, заложив между стеклом и резиной непрерывную «колбаску» герметизирующей мастики, пластилина или невысыхающей оконной замазки. Для такой операции понадобится деревянная лопатка, вроде отвертки, чтобы отогнуть уплотнитель от стекла.

Другим вероятным путем попадания воды в салон могут быть неплотности между кузовом и верхними частями дверей. Чаще этот дефект проявляется у тех машин, где неправильно отрегулированы замки дверей, и, чтобы закрыть их, приходится прилагать силу. Методы устранения течи в этом случае зависят от степени «поражения». Подгибание верхней части двери, полоска микропористой резины, вложенная под уплотнитель в нужном месте, регулировка замка или сочетание этих приемов избавит вас от сквозняка и проникновения воды или пыли. И не хлопайте сильно дверями, если они стали труднее закрываться, обратитесь лучше на станцию техобслуживания.

Не забывайте проверять, все ли резиновые и пластмассовые заглушки технологических отверстий в полу автомобиля находятся на своих местах. Под коврик салона или в «карманы» багажника вода часто проникает через них. И еще одно: не откладывайте надолго борьбу с сыростью — она одна из основных причин коррозии внутри машины.

А теперь поговорим о **коррозии внешних частей.** Во многом справедливы претензии автолюбителей к качеству хромированных деталей. Покрытие их, к сожалению, не всегда достаточно высокого качества. Можем сообщить: с 1973 года ижевский завод перешел на цельные бамперы, и обработка заготовок для них существенно улучшилась, а количество жалоб на «коричневые пятна» заметно уменьшилось. В то же время надо иметь в виду, что за хромом требуется уход, особенно зимой. Если вы ездите в это время года, не ленитесь смывать теплой водой вечером, сразу после поездки, солевую кашу с бамперов, колпаков колес, облицовки радиатора, ободков фар и задних фонарей и насухо их вытирать.

Покройте все хромированные детали бесцветным лаком, а если будете консервировать машину на зиму, то нанесите поверх него тонкий слой нейтрального масла (например, технического вазелина). Процедуру необходимо повторять не реже чем раз в месяц.

Сохранение самого кузова от коррозии тоже волнующий владельцев машин вопрос. Завод вел и ведет большую работу по защите металла кузова от этого коварного врага.

Начинается антикоррозионная обработка с бондеризации — «купания» в ванне с раствором солей фосфорной кислоты, после которого на кузове образуется прочная защитная пленка окислов. Затем на кузов методом электрофореза, с полным погружением в специальную ванну, наносят грунтовку. После этого его покрывают еще одним слоем грунтовки, сушат, наносят на нижнюю часть слой антикоррозионной и противошумной мастики. Заканчивается все окраской синтетическими эмалями с горячей сушкой. Такая технология радикально предохраняет кузов. Но в процессе эксплуатации все равно надо тщательно следить за состоянием, сохранностью защитных средств и вовремя укреплять «бастионы», воздвигнутые против ржавчины. Помните: даже совсем незначительное повреждение краски или мастики может стать центром большого очага коррозии.

Это же относится к царапинам, мелким сколам на краске кузова. Эти места следует незамедлительно подкрашивать той краской, которую завод дает в комплекте с автомобилем. Перед подкраской тщательно удалите даже следы ржавчины. Если она появилась — зачистите металл шкуркой до блеска, загрунтуйте и просушите.

Чтобы сохранить кузов, советую регулярно мыть его со специальными шампунями. Особое внимание обращайте на скопление грязи под крыльями. После мойки не выезжайте сразу ни на солнце ни на мороз. Сначала тщательно просушите машину и снаружи и изнутри. Вообще условия хранения автомобиля весьма важны. Гараж, если он у вас имеется, должен быть сухим и иметь хорошую вентиляцию. Нельзя закрывать мокрый автомобиль чехлом, создавая на кузове своего рода компресс. Категорически противопоказаны чехлы из прорезиненных тканей — «контакт» с таким «защитником» необратимо испортит краску.

Хотим напомнить: об уходе за кузовом уже неоднократно говорилось в журнале, есть соответствующие разделы в инструкциях и книгах. Следуйте имеющимся там рекомендациям.

Электрооборудование в целом обычно не вызывает замечаний. Встречаются жалобы на прикуриватель. Причиной их, кроме не совсем, конечно, удачной конструкции и технологии изготовления, часто бывает неквалифицированная «самодеятельная» регулировка.

Особо следует остановиться на неисправностях в системе электрооборудования, вызванных установкой в ней самодельных противоугонных приспособлений. Непроверенные и ненадежные конструкции, небрежная, а подчас и неграмотная установка подобных «секреток» приводят иногда к выходу из строя системы в целом и даже к пожарам.

Поэтому советую пользоваться только «фирменными» противоугонными приспособлениями, которые начали производить наши предприятия, и ставить их только с помощью специалистов.

Во многих письмах имеются претензии к **качеству резино-технических изделий.** Действительно, сальники заднего моста и коробки передач, тормозные манжеты заслуживают критики. К сожалению, их заводы-изготовители очень медленно реагируют на справедливые замечания. Правда, некоторые сдвиги все же наметились. Так, в последнее время существенно улучшено качество сайлент-блоков в рычагах передней подвески. Выход из строя сайлент-блоков в период гарантии, бывший ранее массовым дефектом, сегодня практически не встречается.

Надежно работают резиновые втулки амортизаторов и рессор. Уход за ними несложен: своевременная подтяжка креплений, предохранение от попадания бензина и масла. Нередкие раньше

жалобы владельцев машин на расслоение накладок подлокотников полностью прекратились, когда предприятие-смежник изменило технологию их изготовления.

Чаще, чем это допустимо, возникают претензии по поводу выхода из строя редуктора заднего моста. Далеко не всегда этот дефект на совести завода-изготовителя. Большая часть таких поломок происходит из-за того, что владелец машины не следит за уровнем и своевременной заменой смазки в картере заднего моста, допускает длительное буксование одного из задних колес, рывки в трансмиссии.

И наконец, еще об одной из сторон эксплуатации. Анализ писем показал, что некоторые владельцы не решаются сами проводить регулировочные работы на своих машинах и даже не позволяют делать их на станциях технического обслуживания, опасаясь, что это «нарушит гарантию». К сожалению, в письмах, с которыми меня ознакомила редакция, немало вопросов по этому поводу. Я говорю «к сожалению», так как это свидетельствует о том, что далеко не все владельцы ИЖ-412 внимательно изучили инструкцию, полученную вместе с машиной. Внимательно прочитайте эту маленькую книгу. И выполняйте все требования по уходу и регулировкам в том объеме и с той периодичностью, какие там указаны. Тогда вам станет совершенно ясно, что регулировка тепловых зазоров клапанов, привода ручного тормоза, свободного хода педалей сцепления и тормоза, регулировка углов установки колес, подшипников ступиц колес, натяжения ремня вентилятора и цепи привода газораспределения и многие другие работы — по подтяжке резьбовых соединений, проверке шин, систем питания и зажигания, смазочные работы — все это входит в перечень обычных периодических работ и должно проводиться обычными СТО или, если есть необходимый опыт, оборудование и эксплуатационные материалы, самими владельцами. На возможную рекламацию все это никак не повлияет. Но совершенно недопустимо в период гарантии самостоятельно осуществлять ремонт, то есть вскрывать и разбирать агрегаты и контрольно-измерительные приборы (в частности, следите, чтобы не была повреждена пломба на приводе спидометра). Регулировка же, повторяем, не только допустима, но и желательна.

Для проверки технического состояния автомобиля лучше всего обращаться на ближайшие станции обслуживания, сеть которых постоянно расширяется. Многие из них оснащены современным диагностическим оборудованием. С помощью его за определенную плату вам помогут выявить возможные неисправности.

Гарантийные же работы — это те, которые выполняются за счет завода для устранения дефектов, возникших по вине предприятия-изготовителя или его смежников, при нормальной эксплуатации автомобиля в установленные сроки. В инструкции приведен перечень гарантийных станций завода и их адреса.

КОНТРОЛЬ В ЛЮБОЙ МОМЕНТ

Подкачка шин ручным насосом — кто из автолюбителей и профессиональных водителей не занимался и не занимается этой скучной процедурой. По несколько раз наворачиваешь шланг насоса на вентиль камеры, делаешь десятки качков, отворачиваешь шланг, снова проверяешь давление в шинах, снова наворачиваешь шланг и т. д. А может быть, предпочитаете создать заведомо большее давление и после проверки доводить его до нормы?

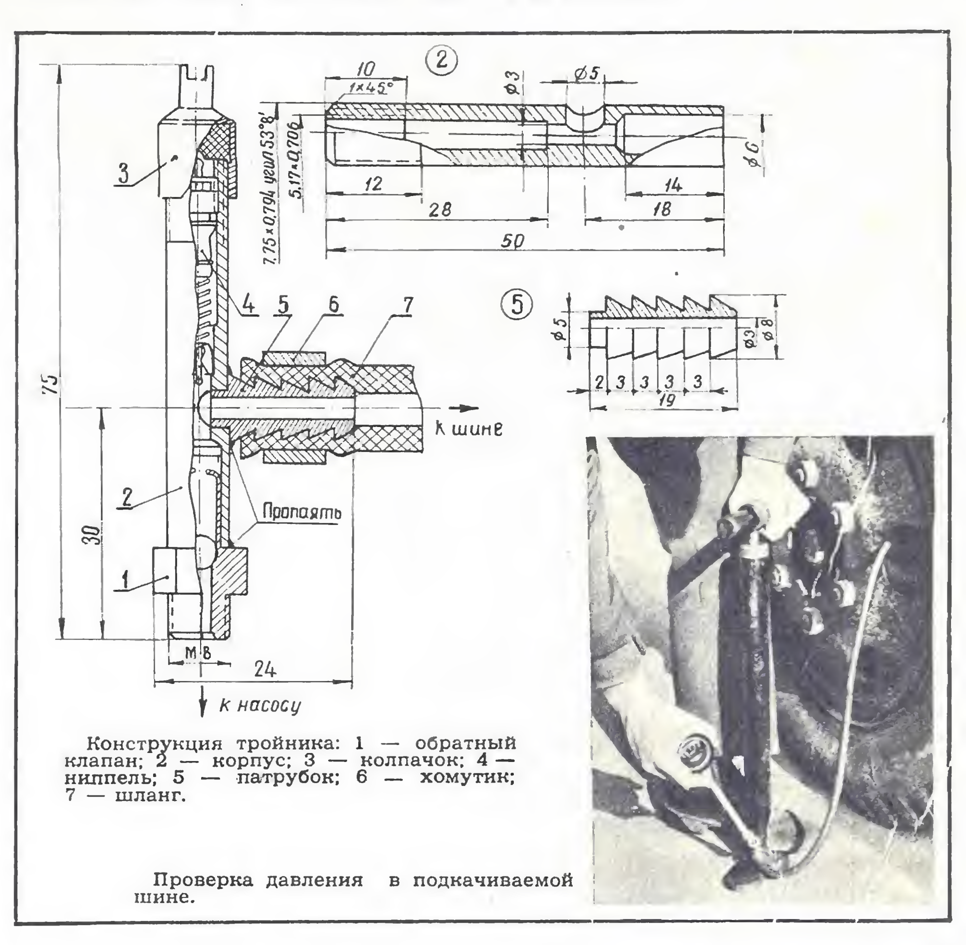
В. Б. БЛАГОДАРОВ из Рязани предлагает вниманию автомобилистов несложное усовершенствование, позволяющее контролировать давление в накачиваемой шине, не снимая шланг.

Обеспечить непрерывный контроль за давлением в шине, так сказать, встроить манометр непосредственно в шланг или насос? Это, конечно, возможно. Но стоит ли? Ведь «деликатное» хранение, которое требуется стрелочному прибору, трудно обеспечить, если он существует как одно целое с громоздкой конструкцией ручного насоса. Поэтому я сделал, опробовал на практике и рекомендую иное устройство. Оно позволяет периодически проверять давление в шине обычным штатным манометром.

Приспособление (см. рисунок) представляет собой тройник, одна сторона которого — штуцер с шариковым клапаном 1 от стандартного насоса, другая — латунная трубка-корпус со специальной резьбой для шинного ниппеля и защитного колпачка, третий выход — патрубок-ерш для шланга, идущего к шине. Соединяются эти части пайкой.

Если удастся для корпуса найти вентиль отслужившей свое камеры грузовика, изготовление значительно упростится. Если нет — придется точить эту деталь и нарезать снаружи и изнутри сложную резьбу, принятую для шинных вентилей. На рисунке подробно показана конструкция, а на фото — применение приспособления.

Теперь можно контролировать давление в шине штатным манометром по мере подкачки.



Конструкция тройника: 1 — обратный клапан; 2 — корпус; 3 — колпачок; 4 — ниппель; 5 — патрубок; 6 — хомутик; 7 — шланг.

Проверка давления в подкачиваемой шине.

ДВОЙНОЕ УПРАВЛЕНИЕ НА ГАЗ-66

Уважаемая редакция! Наш автомотоклуб недавно получил ГАЗ-66. Вы, конечно, знаете такую его особенность: откидывающаяся кабина располагается над двигателем. Такая компоновка имеет свои неоспоримые достоинства. Но мы, работники учебной организации, естественно, смотрим на автомобиль в первую очередь со своей точки зрения. И вот что видим: двигатель «вклинился» между сиденьями и «отодвинул» инструктора к правой двери. Значит, в критической ситуации инструктор уже не в состоянии помочь курсанту справиться с рулевым управлением, потому что он до этого управления не дотянется. К тому же, при такой схеме установить вторые педали — тоже непросто.

Вот мы и решили обратиться к вам с просьбой: расскажите, как сделать полное дублированное управление на автомобиле ГАЗ-66.

Под этим письмом можно было бы поставить конкретные фамилии и указать конкретный адрес. Но мы решили не делать этого, потому что нет такого месяца, чтобы почта не принесла подобных писем. Особенно много их стала получать редакция после IV пленума ЦК ДОСААФ. И не удивительно. Пленум еще раз обратил внимание всех комитетов Общества на необходимость всемерно улучшать качество подготовки специалистов для Вооруженных Сил. Выполняя его решения, учебные организации ДОСААФ настойчиво внедряют в жизнь новые технические средства обучения, улучшают методику преподавания, укрепляют материально-техническую базу. Энергично обновляется парк учебных автомобилей, пополняется современными моделями, в том числе и такими, как ГАЗ-66.

Сегодня мы расскажем о варианте дублированного управления, который разработан преподавателями Уфимского образцового автомотоклуба ДОСААФ, проверен на практике и одобрен учебно-методическим кабинетом ЦК ДОСААФ СССР.

Существо его ясно из рисунка. Второе рулевое колесо связано с основным цепной передачей. Использованы две звездочки вторичного вала коробки передач и цепь мотоцикла ИЖ. Звездочки с валами соединены сваркой. Дополнительная рулевая колонка крепится к панели и полу при помощи хомутика и двух крышек рулевого механизма автомобиля ГАЗ-51. Нижний конец дополнительного вала руля вращается в коническом подшипнике, внутренняя обойма которого неподвижно соединена с валом, а наружная сидит в крышке. Установка вторых педалей не нуждается в пояснениях. Нестандартные детали можно изготовить по приводимым здесь чертежам в мастерских клуба.

Как видите, все очень просто и надежно. Однако у этой схемы есть и недостатки, на которые нельзя не обратить внимание. Так, при необходимости поднять кабину приходится непременно разъединять цепь, потому что дополнительное рулевое колесо остается неподвижным относительно кабины, а основное — изменяет свое положение за счет параллелограммного механизма. Необходимость часто размыкать цепь, в свою очередь, не позволяет закрыть ее кожухом, и она постоянно перемещается перед глазами, отвлекая внимание водителя.

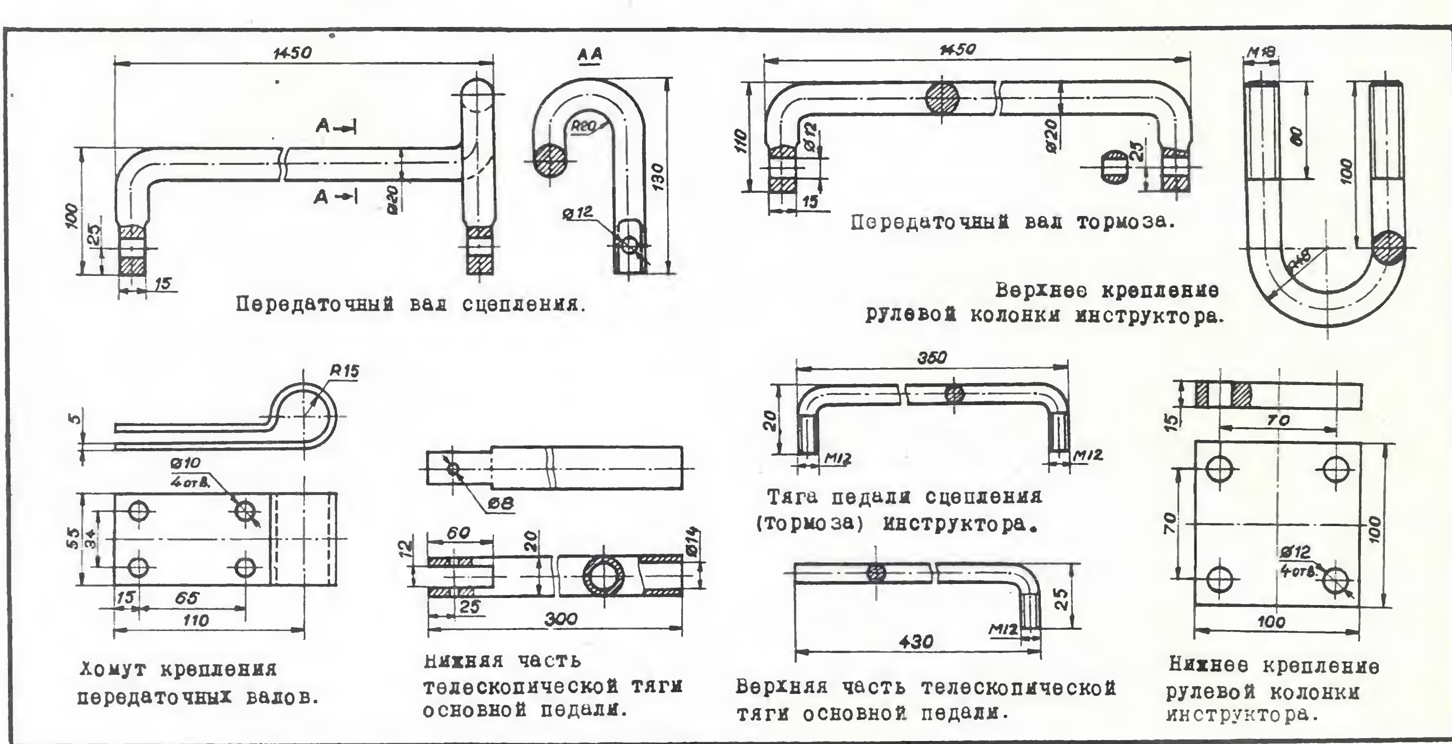
Тем не менее новшество, внесенное уфимцами, значительно облегчает труд инструктора, а главное — способствует безопасному вождению учебного автомобиля, что особенно важно в сложных условиях.

Другой вариант предлагают работники Ташкентского образцового АМК инструктор Г. Семенов и мастер А. Горшков. Для привода педалей инструктора они перед радиатором установили в подшипниках вал, надев на него трубу. Вал связал педали тормоза, а труба — педали сцепления. Такое решение, вероятно, возможно. Но при этом приходится вырезать часть облицовки кабины и затем, после установки вала, снова ее вваривать. Это вряд ли оправдано.

В ташкентском варианте двойного рулевого управления практически нет дополнительной рулевой колонки; к панели на кронштейне крепится короткий конец вала с рулевым колесом. Рулевые колеса, как и в предыдущем случае, связаны цепью, но она закрыта металлическим кожухом. Это стало возможным благодаря тому, что рационализаторы изменили конструкцию одной детали рулевого управления. Смысл этого изменения таков: промежуточный рулевой вал основного механизма вырезается, а его место занимает новая кинематическая пара, состоящая из вала и трубы, имеющих шлицы. Вал приварен к верхнему наконечнику промежуточного рулевого вала, труба — к нижнему. Общая длина этой пары в рабочем положении не изменилась. Она равна длине промежуточного вала. Рулевая колонка жестко прикреплена кронштейном к панели.

Когда кабина поднимается, вместе с ней поднимаются основная и дополнительная рулевые колонки, а шлицевой вал телескопически скользит в трубе.

Этот вариант представляется нам не менее интересным, чем уфимский. Автомобиль с таким двойным управлением уже продолжительное время работает в Ташкентском автомотоклубе, и инструкторы отзываются о нем лестно. Однако окончательное суждение позволит сделать только длительная практическая проверка. А потому мы и решили пока ограничиться информацией, без чертежей. Те, кого эта схема заинтересует, могут обратиться непосредственно в Ташкентский автомотоклуб. Его адрес: г. Ташкент-36, 1-й Алтын-тыпинский пр., Республиканский образцовый автомотоклуб ДОСААФ Узбекской ССР.











Схемы трансмиссий и соответственно (сверху вниз) автомобили, на которых они применены:

1. БРДМ—2; 2. БТР—80; 3. БАЗ—135ЛМ; 4. МАЗ—543; 5. Автомобиль с равномерным расположением мостов.

Условные обозначения узлов и механизмов:

- красный — колесные редукторы и дифференциалы;
- коричневый — двигатель;
- желтый — раздаточная коробка;
- синий — ведущие мосты;
- зеленый — коробка передач.

Статью читайте на стр. 4



«ОКА» И ЕЕ ОДНОКЛА

«Гурхель-280М» (Бразилия).



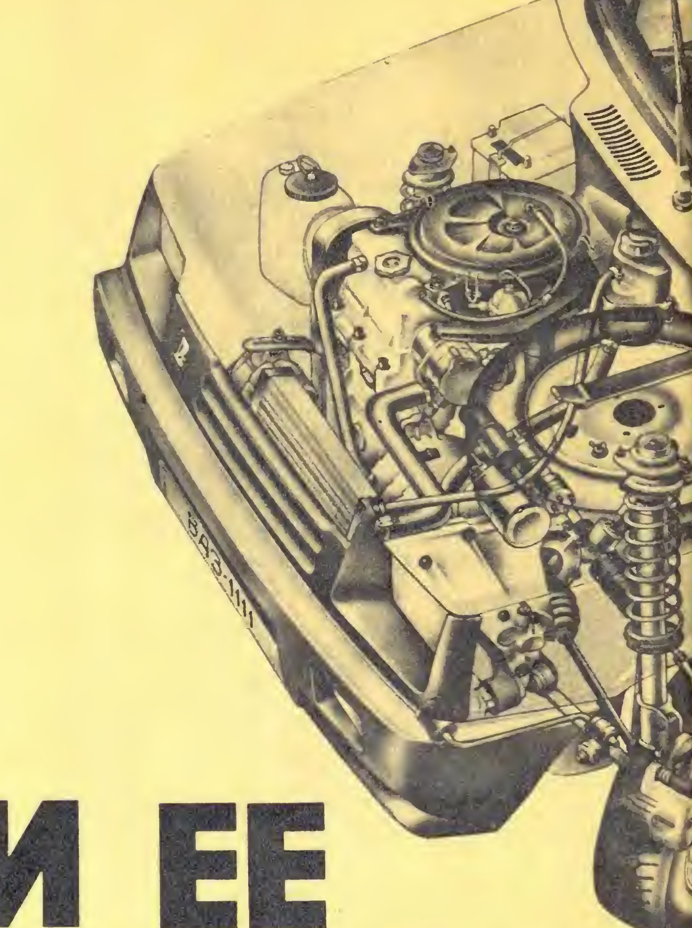
«Сипани-дольфин» (Индия).



«Сузуки-альто-уоркс» (Япония).



«Дайхатсу-лиза-турбо» (Япония).





«Трабант-601» (ГДР).

«Рентгеновский снимок»-
автомобиля ВАЗ—1111.

Художник Э. Галанин

«Инноченти-650» (Италия).

ССНИКИ



ИАТ-126П-бис» (ПНР).



«Дюпор-125-4» (Франция).


1. БРАЗИЛИЯ.


2. САН-МАРИНО.


3. МОНАКО.


4. МЕКСИКА.


5. КАНАДА.


6. США.


7. ФРАНЦИЯ.


8. ВЕЛИКОБРИТАНИЯ.


9. ФРГ.


10. ВЕНГРИЯ.


11. БЕЛЬГИЯ.

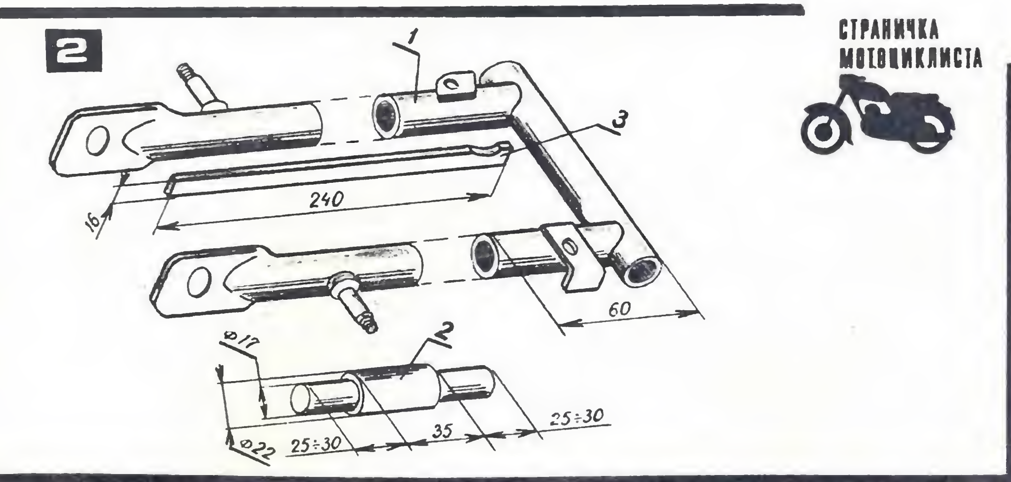

12. ИТАЛИЯ.

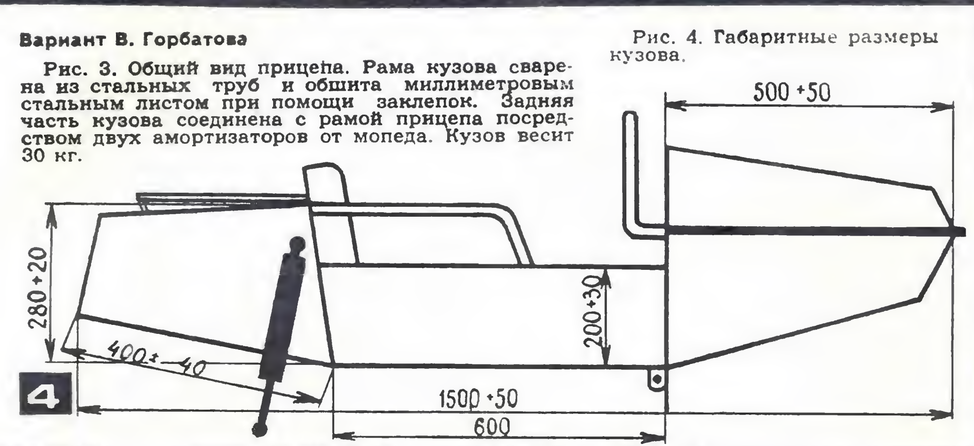

13. ПОРТУГАЛИЯ.


14. ИСПАНИЯ.


15. ЯПОНИЯ.


16. АВСТРАЛИЯ.





Вариант В. Горбатова

Рис. 3. Общий вид прицепа. Рама кузова сварена из стальных труб и обшита миллиметровым стальным листом при помощи заклепок. Задняя часть кузова соединена с рамой прицепа посредством двух амортизаторов от мопеда. Кузов весит 30 кг.

Рис. 4. Габаритные размеры кузова.

Три года назад в нашем журнале (1971, № 7) был опубликован материал о разработанной конструкторами тульского завода для самостоятельного изготовления ходовой части бокового прицепа к мотороллеру «Турист» в соответствии с требованиями, предъявляемыми к прицепам. Некоторые владельцы этой машины, воспользовавшись приведенными там рекомендациями, построили коляски и с успехом эксплуатируют их. Поскольку в статье не было описания кузова, каждый изготовил его, сообразуясь со своими силами и возможностями. Редакция в последнее время стала получать письма, авторы которых, собираясь делать коляску к «Туристу», интересуются и вопросами эксплуатации, и ее внешним видом.

Редакция обратилась к инженеру из Тулы А. КОЗИНУ с просьбой поделиться опытом эксплуатации мотороллера «Турист» с коляской, на котором он ездит уже несколько лет.

Мы публикуем присланный им материал (иллюстрации к нему — рис. 1 и 2), а также эскизы кузовов прицепов, созданных нашими читателями В. ГОРБАТОВЫМ (рис. 3 и 4), П. ЯНДИМИРКИНЫМ (рис. 5) и А. КЛЮЧАНСКИМ (рис. 6 и 7).

Мотороллер «Турист» не рассчитан специально для эксплуатации с боковым прицепом. Тем не менее езда с ним не может вызвать каких-либо аварийных поломок. Правда, несколько снижается долговечность ходовой части и двигателя, а от водителя требуется более частая и тщательная проверка состояния всех узлов, и в первую очередь (в отношении безопасности) передней вилки и тормозных колодок.

Как и все машины, создаваемые всегда для определенного режима работы, мотороллер после присоединения бокового прицепа теряет некоторые качества. Однако со временем огорчение из-за потери, например, в приемистости и снижения максимальной скорости сменяется удовлетворением благодаря появлению дополнительных удобств: возможности перевозить второго пассажира или груз, повышению устойчивости при движении по мокрым и грязным дорогам.

С прицепом, показанным на рис. 1, который изготовлен в соответствии с описанием в журнале «За рулем» (1971, № 7), эксплуатирую мотороллер уже четыре года и хочу поделиться некоторыми соображениями о конструкции и особенностях вождения.

Прежде всего следует строго выполнить рекомендацию, устанавливающую сухой вес прицепа — 65—70 кг. При меньшем весе мотороллер становится опасным во время прохождения правых поворотов, а при большем — резко повышаются износы двигателя, шин и подшипников переднего колеса.

Приведенная в журнале рычажная подвеска обеспечивает большую долговечность рамы и прицепа, удобства водителю и пассажиру. И если уж нет гидравлического амортизатора, то надо поставить хотя бы одну пружину и резиновый буфер. Кстати, пружина заднего амортизатора «Туриста» слаба для бокового прицепа, поэтому советую увеличить предварительное поджатие пружины, подложив под направляющий стакан металлическую втулку длиной 25 мм. Но сборка амортизатора при этом усложняется и практически невозможна без специальных приспособлений для сжатия пружины; приспособления эти были ранее показаны в журнале «За рулем».

Присоединение бокового прицепа может стать причиной виляния руля, особенно заметного при изменении скорости (во время торможения и разгона) или при езде по неровной дороге. Чтобы предупредить это неприятное явление, нужно удлинить перья маятника передней вилки, увеличив таким образом вылет колеса. Для этого оба пера 1 (рис. 2) разрезаем ножовкой и внутрь их труб вវариваем стальные вкладыши 2. Для упрочнения перьев снизу привариваем к ним ребра жесткости 3. Если они уже есть (на мотороллерах последнего выпуска), то новые можно сделать короче и приварить только на участке разреза. Чтобы сохранить параллельность оси качания вилки и отверстий под ось колеса, собирать и сваривать маятник надо в специальном приспособлении.

Особую тщательность нужно проявить, подбирая необходимое схождение колес прицепа и мотороллера. Его можно считать удовлетворительным,

Окончание — на стр. 40



Рис. 7. Для регулировки углов установки колес автор применил две эксцентриковые втулки, поворот которых меняет положение оси маятниковой вилки колеса прицепа. Это позволило отказаться от регулируемых тяг, соединяющих прицеп с мотороллером: 1 — гайка; 2 — шайба; 3 — эксцентриковая втулка; 4 — проушина рамы; 5 — сайлент-блок от автомобиля ГАЗ-21; 6 — ось маятникового рычага; 7 — втулка; 8 — рычаг; 9 — ось колеса.

Зеленая волна

Страницы 22—29

О чем говорит статистика

БЕЗОПАСНОСТЬ И СКОРОСТЬ

На тему, выраженную в заголовке этой статьи, писалось уже не раз. Вернуться к ней сегодня обязывают по крайней мере два обстоятельства. Первое — на улицах наших городов и дорогах все больше появляется современных динамичных автомобилей. В 1974 году будет выпущено более миллиона легковых автомобилей, из них 52 процента составят «жигули» и около 32 «москвичи», легко развивающие скорость 140—150 км/час. С увеличением производства легковых машин меняется и структура автомобильного парка. Если раньше в транспортном потоке легковые автомобили составляли 15—20 процентов, то теперь их удельный вес повышается порой до 80 процентов. Это сказывается, естественно, на скоростях движения, которые за последние годы заметно возросли.

Во-вторых, статистика дорожных происшествий свидетельствует, что пока еще почти 40 процентов их связано с превышением скорости. Примерно такое же положение характерно для других стран. И эта внушительная цифра заставляет задумываться, искать и искать пути устранения противоречия между скоростью и безопасностью.

Возникает вопрос: нужно ли ограничивать скорость, чтобы повысить безопасность движения? Статистика аварийности, да и просто здравый смысл подсказывают, что нужно. Но как, для кого и до каких пределов?

Ясно, что если все будут ездить со скоростью, скажем, 30 км/час, то дорожно-транспортных происшествий поубавится. Но в таком случае автомобиль потеряет главное свое достоинство. Видимо, подходить к проблеме ограничения скорости нужно с учетом всех сторон такого мероприятия, применительно к конкретным условиям. Здесь мне хочется остановиться на тех способах ее решения, которые есть в руках дорожно-эксплуатационных служб и органов ГАИ на местах и которыми они должны широко пользоваться.

Если обратиться к статистике, то довольно отчетливо прослеживается связь между квалификацией водителей, в том числе их стажем, и уровнем аварийности. Например, в Москве на тысячу водителей первого класса приходится 16,5 дорожно-транспортных происшествий, второго класса — 22,5, а третьего — 45,3. Следовательно, водители третьего класса почти втрое «опаснее», чем первого. Есть данные и о том, что водители со стажем до трех лет гораздо чаще становятся участниками происшествий, чем водители с бо́льшим стажем. В Москве, например, в 1973 году почти треть всех дорожно-транспортных происшествий приходится на их долю. Стало быть, в интересах всех участников движения ограничивать скорость не вообще, а именно этой группе водителей, хотя бы на период «обкатки». В Болгарии, скажем, для водителей со стажем менее года скорость ограничена 50 км/час, во Франции — 60 км/час, в Бельгии — 70 км/час.

Такая возможность предоставлена органам ГАИ и нашими Правилами дорожного движения, но пользуются ею, к сожалению, еще крайне редко. И напрасно. Вот, например, в Крыму, Кировоградской и ряде других областей Украины в этом году ограничили скорости для водителей с небольшим стажем. Предварительные материалы, представленные в Госавтоинспекцию МВД СССР, свидетельствуют о сокращении количества дорожно-транспортных происшествий среди этой категории водителей.

Ни у кого не вызывает особых возражений лимитирование скорости в населенных пунктах. Наличие частых пересечений, потоки пешеходов требуют определенных ограничений. В первые годы автомобилизации повсеместно были установлены низкие пределы скоростей— порядка 15—20 км/час. По мере совершенствования машин и дорог разрешенная в населенных пунктах скорость возросла и в настоящее время стабилизировалась на уровне 50—60 км/час практически во всех странах мира и, видимо, является оптимальной для складывающихся здесь условий движения. Например, 60 км/час установлены правилами движения в Болгарии, Венгрии, Бельгии, Франции, Швейцарии. В Польше, Австрии, Норвегии и ФРГ в населенных пунктах предельная скорость составляет 50, а в Англии — 48 км/час. В США каждый штат имеет право утверждать собственные правила движения, поэтому здесь в пределах скорости для населенных пунктов некоторый разброс — 40—56 км/час.

В СССР по действующим Правилам дорожного движения в населенных пунктах скорость ограничена 60 км/час. Однако на отдельных магистралях, соответствующим образом оборудованных, верхний предел ее может быть увеличен, обычно до 80 км/час. В 10 городах страны (Москва, Баку, Ереван, Рига, Минск, Таллин, Куйбышев, Одесса, Душанбе, Свердловск) на ряде магистральных улиц установлен этот предел. По данным ГАИ, на этих магистралях аварийность не увеличилась, а в ряде случаев количество дорожно-транспортных происшествий даже уменьшилось (в Москве на 2,2, в Риге на 6,7 процента).

Так что скоростные дороги в городе создавать надо. При хороших дорожных условиях высокая скорость сама по себе, как видите, не представляет опасности. Кстати, на современных загородных магистралях количество дорожно-транспортных происшествий (в расчете на 1 миллион автомобиле-километров пробега) обычно в два-три раза меньше, чем на других дорогах.

Как известно, в СССР скорость на дорогах вне населенных пунктов правилами движения не ограничивается. Однако это не исключает, по крайней мере временного (скажем, на летний период), ее лимитирования. Как показал анализ аварийности на ряде дорог РСФСР, количество происшествий прямо связано с интенсивностью движения. Характерно, что на двух-трехполосных дорогах резкое увеличение аварийности наблюдается, когда интенсивность начинает превышать 5—5,5 тысячи автомобилей в сутки. Дело в том, что при ее возрастании, чтобы поддерживать в тех же условиях высокую среднюю скорость, водитель должен совершать все больше и больше обгонов. При сравнительно невысокой интенсивности обгоны в транспортном потоке не вызывают затруднений. В условиях же плотного потока обгон всегда связан с реальной опасностью происшествия. Этим и можно объяснить резкое возрастание аварийности при определенной, «критической» интенсивности движения. Чтобы предотвратить такой рост происшествий, скорость стоит ограничивать. Однако не навсегда, а только на то время, когда фактическая интенсивность на дороге превышает эту «критическую» величину — 5—5,5 тысячи автомобилей в сутки.

К сожалению, службы организации движения вместо такого ограничения скоростей порой идут на запрещение обгонов. Это неправильно. При наличии в транспортном потоке большегрузных машин ограничение обгонов неизбежно приведет к резкому и весьма существенному снижению средней скорости потока, поскольку она будет лимитироваться скоростью самого тихоходного автомобиля.

В большинстве европейских стран периодические кампании по ограничению скорости проводятся обычно в летний период, когда дороги перегружены, или в праздничные дни. Как правило, это 80—90 км/час, что уже приводит к зна-

О чем говорит статистика

чительному сокращению происшествий, особенно с тяжкими последствиями.

В СССР в 1967—1973 гг. Научно-исследовательской лабораторией безопасности дорожного движения МВД СССР совместно с Министерством автомобильных дорог РСФСР экспериментально изучалось влияние ограничения скорости на режимы и безопасность движения. В частности, на некоторых участках Симферопольского, Рязанского шоссе (в пределах Московской области) еще летом 1967 года временно ограничили скорость до 70—80 км/час. Интересно, что средняя скорость сообщения (полученная делением расстояния на общее время движения автомобиля по участку дороги) практически не изменилась. Это свидетельствует о том, что разумно установленный предел скорости не снижает производительность автомобилей. При этом скорости внутри транспортного потока стали более однородными, с меньшей разницей между максимальными и минимальными. В результате на Симферопольском шоссе удельные показатели (в расчете на 1 миллион автомобиле-километров) по числу дорожно-транспортных происшествий снизились на 17, по погибшим — на 50, по раненым — на 40 процентов; на Рязанском шоссе эти показатели составили соответственно 26, 29, 33 процента.

В июле—августе 1970 года на дороге Москва — Харьков была ограничена скорость на участках Щекино — Мценск (до 80 км/час) и Мценск — Орел (до 75 км/час). Это благоприятно отразилось на характеристиках транспортного потока — существенно выравнялись скорости легковых и грузовых автомобилей. Если раньше разница между ними составляла 31,5 км/час, то с введением ограничения она уменьшилась до 14 км/час, общее количество дорожно-транспортных происшествий уменьшилось на 45 процентов, а материальный ущерб от них снизился на 47 тысяч рублей. В минувшем году исследования были продолжены. На отдельных участках дорог Москва—Харьков, Москва—Куйбышев, Москва — Ленинград, Москва — Киев, Москва — Дмитров, Москва — Волоколамск проведен широкий эксперимент по ограничению скорости летом и осенью. На всех без исключения участках дорог достигнуто существенное снижение аварийности. Количество происшествий в целом снизилось на 19,8, число пострадавших (погибших и раненых) — на 20,6 процента. Ограничение скорости повлияло в основном на происшествия, связанные с опрокидыванием машин. Например, на участке дороги Москва — Харьков число опрокидываний в 1973 году по сравнению с 1972 годом уменьшилось почти вдвое. Одновременно установлено, что ограничение верхнего предела скорости движения способствует устранению таких причин возникновения происшествий, как превышение скорости в опасных условиях и несоблюдение дистанции.

Таким образом, результаты экспериментов в нашей стране, зарубежные данные свидетельствуют о том, что временное ограничение скорости на перегруженных движением участках дорог — действенная мера предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий. А чтобы получить наибольший эффект, надо прежде всего тщательно, последовательно изучить условия движения и для каждой дороги, каждого участка найти оптимальные ограничения скорости с учетом загрузки дорог и аварийности.

М. АФАНАСЬЕВ,
начальник отдела НИЛБД МВД СССР

Почта «ЗВ»

Много лет я провел за рулем на дорогах Прибалтики. На моих глазах они совершенствуются и хорошеют, становятся шире, прямее, ровнее. Значительно облегчают работу водителя хорошо видимые дорожные знаки, разметка проезжей части, площадки для стоянки и ночного отдыха. Образцом в этом отношении стала автотрасса между Вильнюсом и Каунасом. Но даже эта лучшая в здешних местах магистраль страдает общим для многих наших дорог недостатком — на ней нет ни одной эстакады для осмотра машины в пути. Обустраивая новую или реконструируемую дорогу, строители предусматривают беседки и осмотровые площадки для туристов, заботятся о ландшафтных красотах, а эстакады, видимо, относят к разряду излишеств.

Между тем они очень нужны.

Сырая, промозглая погода, затяжные дожди в Прибалтике не редкость, а вполне обычное явление. Водителю в такое время и выглядывать из кабины не хочется, а тут в пути что-то застучало, заскрипело. Нужно останавливаться и, прижимаясь к мокрому асфальту, лезть под облепленное грязью днище машины. Перспектива не из приятных. Вот водители и начинают себя уговаривать: скрипит вроде бы не очень, не так уж явственно, доберусь до места, там посмотрю. А если уж откладывать это невозможно, то хуже всего приходится водителям легковых машин. Дорожный просвет у них настолько невелик, что нужно сначала приподнять автомобиль домкратом, причем еще что-то подставить для страховки. Поэтому водители, в ущерб безопасности движения, нередко откладывают осмотр.

Нельзя сказать, что придорожных эстакад у нас совсем нет. Они кое-где встречаются, но какие? Эстакада в кемпинге Паланга сколочена из хилых брусков, шатается под тяжестью машины, но и она доступна лишь обитателям кемпинга. Эстакада возле АЗС на въезде в Каунас почему-то выключена из числа действующих положенной на нее железобетонной плитой перекрытия с ближайшей новостройки. Эстакада на въезде в Вильнюс постоянно заперта железной штангой с висячим замком, чтобы кто-нибудь не воспользовался ею бесплатно.

Мне кажется, что придорожные эстакады должны встречаться шоферу через каждые 50 километров пути. Лучше, если они станут непременной принадлежностью каждой заправочной станции, где можно было бы приобрести масло, фильтры и все необходимое для обслуживания в дорожных условиях. Эстакадам место на всех платных автостоянках, стационарных постах ГАИ, в кемпингах. Они должны быть отдельными для грузовых и легковых автомобилей, поскольку тяжелые МАЗы и КрАЗы быстро разрушают универсальные подмостки, а легковые машины на них скребут днищем и сминают поддомкратные кронштейны о высокие направляющие буртики. Возле эстакад нужны емкости для слива заменяемых масел, сбора металлолома и мусора. Хорошо было бы возле каждой установить и стенды с советами по осмотру и регулировке, сведениями о состоянии дороги, погодных условиях, адресами ближайших медицинских учреждений и постов ГАИ, ближайшего телефона.

Пришла пора включать эстакады в планы обустройства дорог как сооружения первой необходимости. Стоимость их невелика, а польза для безопасности движения и сбережения техники несомненна.

В. ШЕХОВЦЕВ,
шофер первого класса
г. Клайпеда



Вот одна из тех эстакад, о которых пишет В. Шеховцев. Как видите, она не пустует.
Фото В. Ширшова

Стук в дверь был нетерпеливым и настойчивым. Он прогнал тяжелые мысли, заставил встрепенуться.

— Да, да. Войдите! — Валентина Константиновна повернулась к двери. В кабинет вошел черноволосый молодой человек.

— Садитесь, — привычно предложила Титова. — Что вас беспокоит? — И тут же, сама того не желая, отметила про себя: «А ведь он, пожалуй, ровесник Игоря». И не сдержала слез.

— Что с вами, доктор? — испуганно спросил посетитель. — Вам плохо?

— Извините. Сейчас это пройдет. Бывает иногда. Ваша фамилия? На что жалуетесь?

Молодой человек назвал себя — Сергей Елохин — и протянул бюллетень.

И никак не предполагала Валентина Константиновна, что вскоре ей придется еще раз встретиться с этим пациентом, но уже в другой обстановке...

На улице было холодно. Моросил нудный октябрьский дождик. И без того тусклый свет редких фонарей с трудом просачивался сквозь поредевшую, но все еще довольно плотную листву и отражался в мокром асфальте. Игорь Титов только что простился с Галей и теперь торопился домой. Обочина отсвечивала частыми темными лужами, на асфальте было суше. Он поднял воротник пальто, перепрыгнул через яму и быстро зашагал по краю дороги. Тяжелый портфель с учебниками оттягивал руку. Он не замечал этой привычной тяжести. На душе было светло и празднично. Мысли о Гале и о только что сделанном предложении не выходили из головы. Как-то посмотрит на это мама? Не поторопился ли он — ведь и ему и Гале еще долго учиться? Как будет складываться их жизнь? Наверное, ему придется перейти на заочное отделение...

Мать ждала сына долго. Материнское сердце, словно чуя беду, не давало уснуть. Наконец Валентина Константиновна не выдержала, накинула пальто и почти бегом спустилась по лестнице. Куда бежать? Может быть, к Гале? Может быть, Игорь засиделся у нее?

Звонок поднял Галю с постели. Узнав, что Игорь не пришел домой, Галя тоже заволновалась. Схватив пальто, она выскочила на улицу.

— Вот по этой дороге Игорь обычно провожал меня домой, — торопливо говорила она на ходу Валентине Константиновне. — По ней же возвращался до... и Галя не договорила... Они одновременно увидели впереди редкую толпу. Рядом стояла «скорая». Валентина Константиновна бросилась вперед. Люди расступились. На черном асфальте, раскинув руки, лежал Игорь. Она упала на колени, обхватила руками голову сына и, зарыдав, прильнула к уже холодеющему телу.

— Родной мой, как же так! Почему? За что... — бессвязно, сквозь слезы выговаривала она.

Словно окаменев, стояла рядом Галя, и даже в темноте было видно, как страшно побледнело ее лицо.

Прошло еще несколько минут. Мигнув красными фонарями, скрылась за углом «скорая». Разошлись люди. Опустела ночная улица...

Прошел месяц, за ним второй. Следственными органами были проверены десятки автохозяйств областного центра и близлежащие автотранспортные предприятия, однако виновник так и не был найден. Слишком мало следов осталось на месте происшествия; не последнюю роль сыграл осенний дождик. Казалось, розыск зашел в тупик. И тогда следователь через областную газету «Калининская правда» попросил всех, кто хоть что-то знал о происшествии, позвонить ему или в редакцию.



И свидетели нашлись. Одни рассказывали, что видели автомобиль-самосвал. Другие утверждали, что шофер был одет в темную спортивную куртку. Потом стало известно, что водитель самосвала пытался посадить пострадавшего в кабину, не сумел и уехал. Но у кого бы ни спрашивал следователь номер автомобиля, все пожимали плечами: «нет, не заметил». На след навела фраза, сказанная одной из свидетельниц: «Когда я побежала к трамвайной остановке от места, где стоял самосвал, мимо в сторону железнодорожного вокзала проходил автобус. Четвертого маршрута».

«Вот она, зацепка, — решил следователь. — Профессиональная память водителя автобуса могла зафиксировать номер». И уже на следующее утро ровно в десять у двери его кабинета сидели два шофера — Воробьев и Константинов. Оба они в злополучную ночь работали на четвертом маршруте.

Сразу выяснилось, что Воробьев ничего не видел. А Константинов рассказал следующее:

— Эту ночь я помню хорошо. Дорога была мокрая и скользкая. Ехал с подфарниками. Не доезжая Спортивного переулка, как раз возле хлебозавода, заметил стоявший у обочины самосвал без огней. Около него суетились двое. Мне показалось это почему-то подозрительным и, проезжая мимо, я взглянул на номер. Он был заметен, так как свет от уличных фонарей как раз падал на нижнюю часть машины. Кузов был в тени ветвей...

— Ну, и вы запомнили номер самосвала? — прервал его следователь.

— За точность не ручаюсь. И сомнение гложет — вдруг ошибусь, укажу на невинного?

— Вы назовите номер, а проверить все остальное наша забота, — уже более строго потребовал майор.

После того, как стал известен номер самосвала, найти водителя не составляло труда. Им оказался совсем молодой парень Сергей Елохин. Разговаривал он неохотно, отвечал коротко. На вопрос, где был и что делал в день происшествия, ответил, что не помнит. Когда следователь достал путевой лист того дня и показания диспетчера, вспомнил, что весь вечер был дома, а самосвал стоял на улице, потому и запоздал поставить его в гараж. Да, он припоминает, что была холодная дождливая ночь. Спешил на стоянку. Да, был одет в темную спортивную куртку. Нет, фуражки не носит. По дороге ничего не видел. О наезде на студента только слышал.

Дело снова грозило осложнениями. Тогда следователь решил пригласить на допрос мать погибшего. «Кто знает, — думал он, — может это и подействует на Елохина? Он не закоренелый преступник, еще молод, психологическое воздействие такой встречи может оказаться очень сильным».

И вот во время его очередной встречи с Елохиным в дверь постучали. Майор встал из-за стола и вышел навстречу Титовой. А Валентина Константиновна, подойдя к Елохину и всмотревшись в его лицо, вдруг в ужасе отшатнулась.

— Это вы?! Вы убили моего сына?! — в ее словах были и неугаснувшая боль, и недоумение, и смятение. Она узнала в Елохине своего недавнего пациента. И Елохин тоже ее узнал. Трудно сказать, что на него подействовало — вид ли этой убитой горем женщины или собственная совесть заговорила — но он не стал больше запираться. Рассказал, что в тот вечер засиделся дома у телевизора. Выехал поздно. Решил не включать свет — так, вроде бы, лучше просматривалась проезжая часть. На проспекте почувствовал удар. Остановился. Подбежал к лежавшему на асфальте человеку — тот был еще жив. Рядом валялся раскрытый портфель, рассыпались книги и тетради.

Он хотел посадить пострадавшего в кабину, ему кто-то помогал. Потом этот человек ушел. Увидев, что никого рядом нет, Елохин бросил парня и уехал. Думал, что не найдут...

Потом был суд. Он правильно оценил случившееся. Елохину было предъявлено обвинение в дорожно-транспортном происшествии и в неоказании помощи пострадавшему. И ответственность за это он понес в полной мере.

А. КОТОВ,
помощник прокурора
Пролетарского района

г. Калинин



Красивы новые дорожные знаки в Кировограде! Но они порой и смысла совершенно нового. В самом деле, по Правилам один из этих знаков, вроде бы, исключает другой: ведь если дальше двигаться нельзя, то к кому же обращено предупреждение о запрещении стоянки? Однако ж повесили их вместе. Наверно, хотели сказать водителям так: ехать-то нельзя, но остановиться можно? Другого не придумаешь...

Кто виноват?

ЗА ГРАНИЦЕЙ ВИДИМОСТИ

«Поздним вечером в октябре минувшего года я на своих «Жигулях» совершил наезд, в котором нисколько не виноват. Я ехал по пустынному загородному шоссе под уклон со скоростью 60—70 км/час. Показалась встречная машина. Переключив свет на ближний, мы спокойно разъехались. Прошло несколько секунд, и вдруг я увидел перед собой тракторный прицеп. Трактор вез его в попутном направлении по проезжей части в полной темноте. Ни один фонарь, ни одна лампочка не были включены на тракторе и прицепе. Я резко затормозил, но до полной остановки не хватило 3—5 метров. В результате наезда моя машина получила механические повреждения. Меня же и обвинили в невыполнении требований пункта 73 Правил дорожного движения». Такое письмо прислал в редакцию Н. М. Чикалов из Гомельской области. В свою защиту он ссылается на то, что не должен был и не мог предвидеть на пути транспортное средство без сигнальных огней.

Можно согласиться, водитель «Жигулей» в описанной ситуации не должен был и не мог предвидеть, что тракторист грубо нарушит Правила движения. Вообще следует отметить, что вопрос о том, какие препятствия, в каких условиях и по каким признакам водитель должен и может предвидеть, является весьма сложным. При каждом дорожно-транспортном происшествии его приходится решать с особой тщательностью, с учетом многих обстоятельств происшествия. От лиц, которым поручается расследование или разбор происшествий, мы вправе требовать обоснований и доказательств, что в такой-то ситуации по таким-то признакам водитель должен был и мог предвидеть препятствие.

Однако происшествия, сходные по фабуле с приведенным в письме, случаются по другим причинам. Во-первых, если скорость автомобиля выше допустимой по условиям видимости в направлении движения. Во-вторых, когда водитель, увидев препятствие, тормозит с опозданием. Причины эти могут и сопутствовать одна другой. Что же произошло в данном случае?

Возьмем за основу данные, приведенные в письме. Будем считать, что водитель «Жигулей» был предельно внимателен за рулем (хотя сам он, заметим, сетует на то, что несвоевременно обнаружил трактор). Итак, «Жигули» шли со скоростью 60—70 км/час с ближним светом фар, под уклон, а трактор с прицепом находился впереди и на них не горел ни один световой прибор. Тракторист, конечно, не выполнил требований пунктов 132 и 165 Правил дорожного движения (по-видимому, он понес за это наказание), но не о нем сейчас речь. Посмотрим, отвечали ли действия водителя «Жигулей» пункту 73 Правил.

В первой части этого пункта говорится: «Водитель должен выбирать такую скорость, чтобы с учетом интенсивности движения, дорожных условий (в частности, ширины и состояния проезжей части, видимости в направлении движения, атмосферных условий, рельефа местности), а также особенностей груза быть в состоянии выполнить необходимые действия по управлению транспортным средством». Значит, в нашем конкретном случае скорость следовало выбирать с учетом, по крайней мере, двух факторов — уклона проезжей части и расстояния видимости. Предел видимости в направлении движения всегда должен быть больше полного остановочного пути автомобиля при данных дорожных условиях и скорости. Лишь в этом случае водитель будет в состоянии остановить автомобиль перед возникшим препятствием. Здесь нужно руководствоваться старым проверенным принципом: не видишь куда едешь — не езжай. А препятствия могут быть самыми неожиданными: остановившееся из-за неисправности электрооборудования транспортное средство, водитель которого еще не успел поставить знак аварийной остановки, пешеходы, какой-то предмет, свалившийся с прошедшего грузовика, и т. д. Водитель «Жигулей» оказался не в ладах с этим непреложным правилом.

Какой должна быть его скорость? Остановочный путь технически исправного автомобиля «Жигули» на сухой асфальтированной дороге горизонтального профиля при торможении со скорости 60 км/час может составить около 37 метров. Таким образом, со скоростью 60 км/час в таких условиях можно двигаться, если предел видимости в направлении движения составляет более 37 метров, то есть если водитель может увидеть и распознать предмет на расстоянии более указанного. Но не надо путать видимость и освещенность дороги. Фары могут светить на 50 метров, а расстояние видимости едва составит 30.

Если бы водитель выбрал скорость с учетом уклона и видимости при ближнем свете в направлении движения, то имел бы возможность предотвратить столкновение, тем более что полной остановки тут и не требовалось, достаточно было притормозить до скорости трактора. А поскольку столкновение все-таки произошло, значит, скорость движения была выбрана неправильно. Поэтому вывод сотрудника ГАИ о нарушении требований пункта 73 Правил дорожного движения вполне обоснован.

Этот пункт правил не вводит конкретных ограничений скорости, предоставляя ее выбор водителю, но это отнюдь не освобождает его от обязанности правильно ее выбирать и не разрешает двигаться со сколь угодно высокой скоростью, игнорируя дорожные условия и видимость в направлении движения.

В. ЯНИН,
старший научный сотрудник ВНИИ судебных экспертиз

АМЕРИКАНЦЫ

Жизнь американца с раннего детства связана с автомобилем. С младенческого возраста он рядом с отцом, ведущим машину, восседает в специальном креслице и крутит маленький руль. Начав самостоятельно двигаться, он садится в игрушечный автомобиль в парке развлечений и ездит там сначала по рельсовой трассе, а затем и по рингу, где устраиваются гонки на картах. Повзрослев, он в этом же парке испытывает свое умение, навыки, реакцию на аттракционе, который так и называется «водительский тест», и бывает страшно горд, получив оценку «отличный водитель» или «эксперт». Придя в школу, он проходит специальные занятия по автоделу, а в 16 лет — в большинстве штатов — получает постоянные водительские права.

Однако при сдаче экзамена на права от водителей не требуется никакого знания материальной части. Поэтому большинство американцев слабо разбирается в ней. Опросы, проведенные газетой «Дэйли Ньюс», показали, что не только почти все женщины-водители, но и многие мужчины не умеют даже сменить колесо. Неумение владельца машины произвести дорожный ремонт восполняется хорошо налаженной службой технического обслуживания. Основные шоссейные дороги регулярно патрулируются полицией, которая, заметив остановившийся автомобиль, выясняет причину остановки и тут же вызывает по радио «скорую техпомощь». В ряде мест на дорогах установлены специальные телефоны для вызова полиции и техпомощи. Это объясняется заботой не столько о водителях, попавших в беду, сколько о ликвидации опасных ситуаций на дорогах, вызываемых аварийными машинами, а также о розыске преступников и украденных машин (в США ежегодно воруют около одного миллиона автомобилей).

Для подавляющего числа американцев автомобиль — не средство развлечения, удовольствия. Это — необходимость, зачастую горькая. Большинство американцев живет не в центрах больших городов (там имеется, хотя и плохо действующий, городской транспорт), а на их периферии, где никаких видов общественного транспорта вообще нет. Школьников развозят на автобусах (кстати, совместная перевозка «черных» и «белых» детей вызвала недавно взрыв расовой вражды и послужила поводом для длительных дебатов в конгрессе США), а остальные должны управляться своими силами. Чтобы купить коробок спичек или пакет молока — надо садиться в машину. Так автомобиль, созданный для служения человеку, поработил своего повелителя, стал диктовать ему условия и образ жизни. Положение стариков-пенсионеров просто трагично. Им по возрасту уже тяжело ездить. Иногда видишь за рулем старушку, которой и швейную-то машину лучше не доверять. А она гонит по шоссе, подвергая опасности себя и других, или, обессилев, еле плетется, сдерживая все движение.

Большое количество несчастных случаев на дорогах США (около 44 процентов) следствие того, что за рулем оказываются пьяные люди и находящиеся под действием наркотиков. Только в 1969 году их жертвами стало 28 тысяч человек. Власти пытаются вести борьбу против пьянства за рулем. Однако до сих пор в стране не принято единого закона, направленного против этого явления, хотя он долгое время находится на рассмотрении законодательных органов. Лишь отдельные штаты предусмотрели строгие наказания за вождение машины в нетрезвом состоянии — большие штрафы и тюремное заключение с последующим лишением водительских прав.

В ряде штатов приняты законы, обязывающие водителей подчиняться требованиям полиции о проверке на состояние опьянения (дыхание, анализ крови, мочи). Отказ от выполнения этого требования может привести к временному или постоянному лишению водительских прав, даже если суд не признает водителя виновным в каких-либо других проступках. Пытаются вести и воспитательную работу с пьяницами. Американская автомобильная ассоциация совместно с полицией организовала специальную программу «Контратака» под лозунгом «Если вы пьете — это ваше дело. Но если вы пьете за рулем — это дело всех и каждого», предусматривающую проведение обязательных лекций и бесед с демонстрацией трагических последствий «пьяной езды» для лиц, задержанных на дорогах в нетрезвом состоянии. Такая же программа, но с рекламной целью, ведется по телевидению страховыми компаниями.

Американцы — вежливые водители. На перекрестках никто не начнет поворота, пока не пройдут все пешеходы. Если, торопясь и желая обогнать длинный хвост машин, почти не двигающийся из-за пробки, вы выехали на обочину и затем снова хотите стать в ряд, то вас охотно впустят, понимая, что только спешка вынудила вас на такие действия. При слиянии двух дорог машины всегда проходят поочередно — одна с правой, другая с левой. Даже при столкновении водители сохраняют выдержку и корректность. Понимая бесполезность крика и взаимных обвинений, они спокойно обмениваются визитными карточками, записывают адреса, номера прав и страховых полисов и при необходимости ждут прибытия полиции. Определенную роль в данном случае играет то, что самому водителю не придется платить за повреждение чужой машины — это сделает страховая компания. Страхование в большинстве штатов — обязательно, в Нью-Йорке, например, не выдадут номера, пока не представлено свидетельство о страховании. При этом в первую очередь страхуется вторая сторона — то есть автомобили или лица, которым может быть нанесен ущерб. Свою машину можно и не страховать. Плата за страховку довольно высокая — до 700—800 долларов в год, но если учесть, что иногда потерпевшие предъявляют иски на 50—100 тысяч долларов, а то и больше, то можно понять американцев, вынужденных выплачивать страховку. Высокая сумма исков вызывается, в частности, колоссальной стоимостью лечения в случае увечья. Лечение-то в США платное!

Пешеходы здесь, как правило, не испытывают неприязни к водителям, ибо почти каждый из них — сам водитель. Но это не мешает им быть довольно недисциплинированными. Осо-

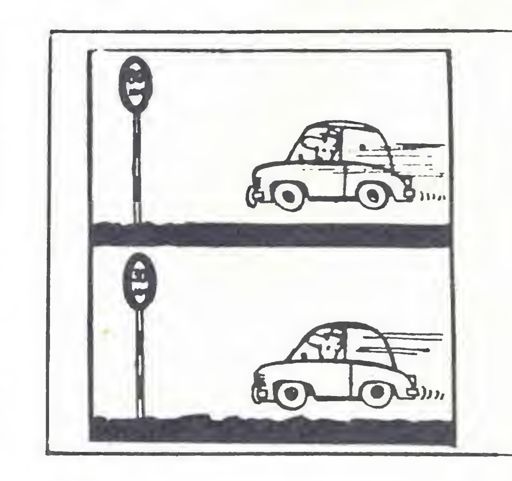
На дорогах всего света

ПОЛЬША. Наиболее известные курорты и живописные места Балтийского побережья свяжет новая сеть автомобильных дорог, к строительству которой приступили в этом году. Протяженность новых магистралей — 330 километров.

ЧЕХОСЛОВАКИЯ. Более чем втрое возросла за последние 15 лет интенсивность движения на дорогах страны. Лишь в Чешской Социалистической Республике к началу 1974 года было зарегистрировано более 2,6 миллиона различных автомобилей. Это значит, что один автомобиль приходится на каждого четвертого жителя республики.

БРАЗИЛИЯ. В четыре раза за последние 10 лет здесь возросло число дорожных происшествий. Лишь в прошлом году в них погибло почти 10 тысяч человек, а свыше 100 тысяч получили тяжелые увечья.

США. Наибольшее количество автомобилей концентрируется, естественно, возле крупных деловых и торговых центров. К числу таких районов Нью-Йорка, например, относится знаменитый Манхеттен — место скопления банков, крупных конторских и деловых учреждений. Медики решили выяснить, как влияет на человека его суточное пребывание в этом деловом центре города. Оказалось, что происходит такое отравление организма, которое можно сравнить с действием 40 выкуренных сигарет.



И АВТОМОБИЛИ

бенно отличается Нью-Йорк. Одна из оживленнейших магистралей — Квинс-Бульвар, по признанию газеты «Нью-Йорк Таймс», является «ареной бесконечной войны между пешеходами и водителями». На всем его протяжении, как и вообще в Нью-Йорке, нет ни одного подземного перехода. Не проходит дня, чтобы на этой улице, движение по которой ведется в 12 рядов со средней скоростью 70 км/час, не было жертв. Перейти ее — это «рискованное предприятие», — утверждает газета. Нетерпеливые пешеходы, не желающие ждать разрешающего сигнала светофора, бросаются наперерез, и полицейским зачастую приходится выхватывать их буквально из-под машин. В результате этой «войны» в 1970 году на каждые 100 000 населения на улицах Нью-Йорка погибло 7,2 пешехода, а в Лос-Анджелесе, где движение не меньше, но публика более дисциплинированная, — 4,1. Более 60 процентов жертв дорожных происшествий в Нью-Йорке — пешеходы.

Американцы не злоупотребляют дорожными знаками-символами. Самый, пожалуй, распространенный это «Стоп». Хотя американские правила и предусматривают понятие «нерегулируемый перекресток», практически таковые встречаются крайне редко, ибо перед каждым перекрестком на одной из улиц установлен этот знак. Он обязывает к полной остановке, даже если на поперечной улице нет никакого движения. Если водитель под знаком «Стоп» только приостановил машину, но не сделал полной остановки — это серьезнейшее нарушение, и, например, при сдаче экзамена незадачливого водителя, допустившего эту оплошность, немедленно отстраняют от экзаменов. Такая строгость может быть и несколько задерживает движение по второстепенным дорогам, зато создает возможность беспрепятственного и быстрого движения по главным. Водители, как правило, выполняют требование этого знака даже глубокой ночью, при полном безлюдье и отсутствии движения.

Есть и еще один распространенный знак — «Уступите», устанавливаемый большей частью при слиянии дорог. Он не требует полной остановки, но обязывает водителя уступить право проезда машинам, движущимся по главной дороге. Из привычных нам знаков здесь применяются «Примыкание к главной дороге второстепенной», «Извилистая дорога» и «Опасный поворот». Роль остальных играют надписи, нанесенные на щиты определенной формы и цвета. Они также делятся на предписывающие, предупреждающие и указательные. Чаще всего они указывают направления и номера дорог, информируют о съездах в населенные пункты, заправочных станциях, местах отдыха и расстоянии до них. Любопытен мигающий знак «Водитель, не спи, до ближайшего места отдыха 20 миль» на автостраде Нью-Йорк—Вашингтон. Все рекламные объявления, не связанные с движением, вынесены далеко в сторону.

Светофоры немногим отличаются от наших — лишь в некоторых диаметр красной линзы увеличен чуть ли не вдвое. Применяются двухсекционные (красный — зеленый) мигающие светофоры, в которых красный свет включается на несколько секунд раньше, чем зеленый, для движения по поперечной улице. Полицейские обычно довольно снисходительны к проезду на желтый, а иногда и на красный (при двухсекционном светофоре), если видят, что водитель трезво оценил обстановку. и не создает угрозы безопасности. Эта терпимость вызвана стремлением не допускать излишнего скопления машин на перекрестках и заторов, являющихся бичом американских дорог. Дело в том, что крайне замедленное и почти остановившееся движение характерно для многих американских автострад, особенно в районах больших городов. «Лонг-Айленд Экспресс-Вэй» нью-йоркцы в шутку называют «самой длинной парковкой в мире», так как на этом шоссе зачастую еле ползут тысячи машин, очередь которых растягивается на 5—6 километров. Кстати, пробки на дорогах вызваны не только большим количеством автомобилей. Устаревшие дренажные сооружения и острый недостаток снегоуборочных средств приводят к тому, что дождь в Нью-Йорке приостанавливает движение на многие часы, а снегопад вызывает настоящую катастрофу.

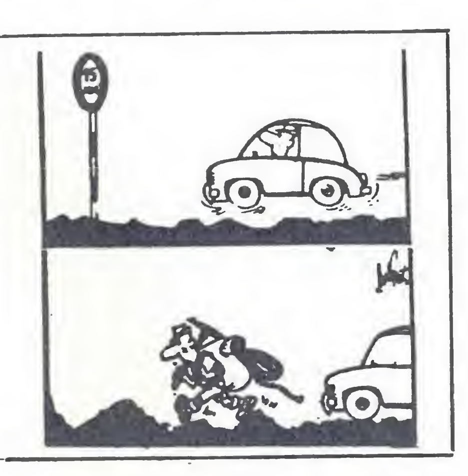
Про Нью-Йорк давно говорят: «Если куда-нибудь торопитесь — не езжайте на машине». Это, в известной мере, верно и сейчас. Пройти пешком полтора-два километра в центре города можно быстрее, чем проехать. Но главное даже не в том, чтобы доехать. В Нью-Йорке важнее найти место для стоянки. Об этом много написано, можно только добавить что иногда требуется полтора-два часа, чтобы поставить машину на ночь недалеко от дома, да и то если он не в центре города. Если автомобиль стоит не на месте, в лучшем случае полицейский безжалостно и неумолимо выписывает «тикет» — штраф в 25 долларов, а в худшем — его отбуксируют на специальную полицейскую стоянку, откуда можно вызволить его не меньше чем за 80 долларов (50 долларов штраф, 25 — за буксировку, 5 — за каждый день хранения). Эти штрафы приносят неплохой доход полиции — каждый ее служащий выписывает в день по 30—35 «тикетов». Известен даже случай, когда суд, воздав должное преступникам за ограбление банка, не забыл оштрафовать их и за неправильную парковку автомобиля.

Борясь за очищение города от машин, нью-йоркские власти все время увеличивают число улиц и районов, где стоянки вообще запрещены. А так как держать машины в городе в гаражах или на платных стоянках не по карману даже весьма состоятельным американцам, эта мера, конечно, оказывается действенной.

Таковы некоторые впечатления о транспортных проблемах и контрастах самой автомобильной страны мира, в которой я проработал несколько лет, будучи в служебной командировке.

Д. ГАЛИН





ФРГ. Специалисты все больше озабочены теми отрицательными последствиями, которые рождены неуправляемостью автомобилизации. Обследование нескольких тысяч жителей крупных городов показало резкое увеличение у них в крови вредных веществ, а общее количество заболеваний здесь в полтора раза больше, чем у проживающих в небольших населенных пунктах. Медики утверждают, что свыше 12 миллионов человек в стране страдает от бессонницы, и также связывают это явление с автомобильным нашествием в городах.

ЯПОНИЯ. В экспериментальном автомобиле повышенной безопасности фирмы «Тойота» кузов защищен дополнительной демпфирующей рамой. Деформирование ее до соприкосновения с основной рамой поглощает 67% энергии лобового удара при скорости 80 км/час. Деформация салона после удара не превышает 130 мм.

ЯПОНИЯ. Разработана трехлетняя программа усиления контроля за автомобильным движением. Она предусматривает составление карт интенсивности движения для всех крупных городов. На их основе будут определены наиболее рациональные маршруты, оптимальная скорость на отдельных участках, приняты другие меры, направленные на снижение числа дорожных происшествий. По мнению специалистов, оно может достичь 20—25 процентов.

ЯПОНИЯ. Около 587 тысяч аварий случилось на дорогах в 1973 году. В них погибло более 14,5 тысячи человек. Публикуя эти данные, правительство Японии отмечает, что число дорожных происшествий в стране и пострадавших в них постепенно сокращается. Заметную роль в этом сыграло усиление разъяснительной работы среди населения и введение более строгих мер наказания нарушителей правил уличного движения.

ВОДИТЕЛЯ ЛИШИЛИ ПРАВ...

Николай Михайлович Байков одиннадцать лет проработал без каких-либо нареканий. И вдруг — первое серьезное нарушение: сел за руль в нетрезвом состоянии. Пришлось на два года расстаться с водительскими правами, стать слесарем. Работал Байков старательно, втайне надеясь, что это будет замечено и администрация Фастовского районного объединения «Сельхозтехника» походатайствует перед ГАИ о досрочном возврате ему документов. Водители-то хозяйству очень нужны. Но никто ни разу не побеседовал с ним о том, какие выводы сделал из случившегося, как думает жить дальше, собирается ли снова сесть за руль, не нужна ли помощь в подготовке к экзамену.

А, по-видимому, в такой профилактике была нужда: получив водительское удостоверение, Байков через год совершает такой же проступок и лишается прав теперь уже на три года. Администрация «Сельхозтехники» немедленно издала приказ о его увольнении.

Этот случай, рассказанный нам старшим госавтоинспектором И. Калько, далеко не единственный в районе. В прошлом году здесь были лишены прав 226 водителей. Цифра внушительная, а если учесть острую нехватку шоферов в районе — тревожная. Казалось бы, нужно разворачивать среди них самую активную работу, взяться, хотя и с запозданием, за воспитание «лишенцев». Ведь они не закоренелые преступники (задержанных за рулем пьяными повторно из них только восемь), а в подавляющем большинстве — оступившиеся люди. К тому же это опытные водители, которые много и хорошо могут еще трудиться в народном хозяйстве. Но нередко никакой работы с ними не ведется.

В той же фастовской «Сельхозтехнике» в минувшем году из 26 нарушителей 20 было просто уволено. Причем, что называется, раз и навсегда.

— Назад в наш коллектив им путь закрыт, — безапелляционно заявляет начальник районного объединения Н. Снимщиков.

— Но ведь люди уже понесли наказание, прочувствовали свою вину. Зачем же лишать их права на работу по специальности?

— Другим неповадно будет.

Быть может, практикуемый в этом автохозяйстве метод устрашения действительно эффективен? Ничего подобного. Относительное количество шоферов, временно лишенных в течение года водительских прав, здесь в пять-шесть раз превышает средние цифры по другим автотранспортным предприятиям. Между тем в день нашей беседы с начальником объединения без малого десятая часть автомобилей местной «Сельхозтехники» стояла на приколе из-за нехватки водителей.

— Здесь, как и в совхозе «Унавский», в ряде колхозов, воспитательной работы среди шоферов не ведут и на сообщения ГАИ не реагируют, — рассказывает старший лейтенант Калько. — Неудивительно, что транспортная дисциплина хромает в этих хозяйствах на обе ноги. Вы только взгляните на характеристики, которые представляют нам хозяйства на своих нарушителей. Как будто под копирку писаны, да и состоят из двух-трех фраз. Попробуй реши, какой водитель заслуживает самого сурового наказания, а к кому можно применить и менее строгую меру. А ведь ни один коллектив не должен с безразличием отмахиваться от своего, пусть оступившегося товарища. Нужно помнить, что у коллектива наибольшие возможности в деле воспитания рабочего, а кроме того, коллектив несет и моральную ответственность за допущенное им нарушение.

Не следует при этом забывать и о материальной стороне дела. Обучение специалиста любой отрасли народного хозяйства требует значительной затраты государственных средств. Немалых денег стоит и подготовка водителя. Она не ограничивается освоением материальной части машины и правил движения на курсах или в автошколе. Для формирования подлинного мастера вождения требуются годы, солидный производственный стаж.

Статистика дорожных происшествий в Фастовском районе за один год говорит: каждое третье из них допустили неопытные новички, проработавшие за рулем менее года. Водители со стажем от года до трех лет были виновниками 20 процентов аварий, а от трех до пяти лет — менее 7 процентов. Цифры подтверждают: опытных водителей после временного лишения прав надо стараться вернуть за руль. Сейчас же они, предоставленные сами себе, очень часто просто меняют профессию. С Байковым, правда, этого не произошло. Не оставив надежды на возвращение к прежней работе, он выпрашивал у преподавателей автомотоклуба разрешения присутствовать на занятиях, старался не пропустить ни одной лекции о новинках отечественной и зарубежной автомобильной техники, следил за специальной литературой. И все же повторный экзамен на право управления автомобилем сдал лишь с третьей попытки. Сказались бессистемность в подготовке, неизбежная потеря навыков вождения.

— Да, дорого досталась мне эта книжечка, — признался он, вынув из бумажника только что полученное удостоверение водителя. — Понял теперь, что без машины жить не могу. В кровь вошла эта профессия. Что было, больше никогда не повторится.

К людям, у которых профессия шофера давно «вошла в кровь», совсем иначе относятся в автотранспортном предприятии № 09051. Это заслуга руководства и общественных организаций. Они многое делают, чтобы водители уважали свою нелегкую работу, гордились ею. Бывают и здесь нарушения, но случаются они, во-первых, куда реже, чем в других автохозяйствах района, а во-вторых, что особенно важно, сами водители относятся к ним с нетерпимостью.

Как-то обнаружилось, что шоферы автобусов Г. Койков и В. Квилинский использовали закрепленные за ними машины в корыстных целях. На предприятии немедленно созвали общее собрание, которое и обратилось к Госавтоинспекции с просьбой строго наказать виновных. Их лишили водительских прав сроком на год каждого.

— Работают сейчас слесарями, — сказал директор АТП В. Малиновский.— Такое у нас правило, чтобы нарушители искупали вину в своем коллективе. Ведь мы хорошо знаем особенности каждого из них, можем вести с ними индивидуальную воспитательную работу. К тому же и зарплата профилактике помогает. Зарабатывал человек, скажем, две с половиной сотни в месяц, гордился этим. А теперь с опущенными глазами к кассе подходит. Глядя на него, не один задумается.

Взыскательность товарищей по работе, строгий контроль и требовательность администрации приносят желаемые результаты. Нарушители стремятся быстрее искупить вину добросовестной работой. Когда лишенных водительских прав А. Коломийца, Г. Молчановского и В. Погорелого направили минувшей осенью на диспетчерский пункт технического обслуживания транспорта, работающего на вывозке урожая сахарной свеклы, они показали просто образцы труда. Пункт занял первое место в области. В настоящее время все трое снова за рулем.

Дважды в году весь водительский состав этого автопредприятия посещает занятия по правилам дорожного движения, после чего знания проверяются. Непременными участниками этих занятий являются и временно лишенные водительских прав.

— Мы стараемся, чтобы они ни на минуту не переставали чувствовать себя водителями, — говорит директор.

Значит, в интересах дела — заботиться о том, чтобы водитель, временно лишенный прав, не только остался бы в своем коллективе, но и не деквалифицировался, по возможности досрочно (конечно, заслуженно) получил водительское удостоверение и снова сел за руль.

Такая задача по плечу главным образом крупным автохозяйствам. А как быть там, где всего несколько машин? По нашему мнению, в таких случаях важную роль могут сыграть местные спорттехклубы ДОСААФ, число которых растет. Десяткам мелких автохозяйств, разбросанным по всему району (как бы то ни было, но реально они существуют, и не считаться с фактом нельзя), это не под силу. А клуб может стать для водителей постоянно действующим центром воспитательной и технико-пропагандистской работы.

Это мои личные соображения. Во всяком случае, много полезных дел можно сделать — устроить лекцию о новинках автомобильного дела, показать технический кинофильм, организовать рассказы передовиков-водителей об опыте своей работы, провести диспут, вечер отдыха, наладить занятия в кружках и секциях. Все вместе это служило бы воспитанию у водителей любви к своей профессии, пониманию ее роли в народном хозяйстве страны. А главное — утверждало бы в желании сделать ее для себя пожизненной.

В. КУЦЕНКО

Киевская область,
Фастовский район

ЭКЗАМЕН

на дому

I. Какой из показанных знаков предупреждает о пересечении с главной дорогой?

А	Б	В	Г
1	2	3	4

II. Кто имеет право повернуть первым?

велосипедист	водитель автобуса
5	6

III. Где должен остановиться водитель?

перед знаком «Стоп»	у линии	в любом месте до пересекаемой дороги
7	8	9

IV. Разрешено ли движение в показанном направлении?

да	нет
10	11

V. В какой последовательности проедут перекресток эти транспортные средства?

легковой автомобиль, грузовой автомобиль, трамвай	трамвай, легковой автомобиль, грузовой автомобиль	трамвай, грузовой автомобиль, легковой автомобиль
12	13	14

VI. Кто должен уступить дорогу?

водитель автобуса	мотоциклист
15	16

VII. Можно ли этому водителю повернуть налево?

можно	нельзя
17	18

VIII. Можно ли двигаться легковому автомобилю прямо из своего ряда при таких сигналах светофора?

можно	нельзя
19	20

IX. Какое из перечисленных условий в соответствии с Правилами обязательно для обгона?

запас скорости	хорошее освещение	свободный путь
21	22	23

X. При какой ширине транспортного средства необходимо разрешение начальника дистанции пути для движения через железнодорожный переезд?

2,5 метра	3 метра	3,5 метра	более 4 метров	более 5 метров
24	25	26	27	28

Ответы — на стр. 40



I

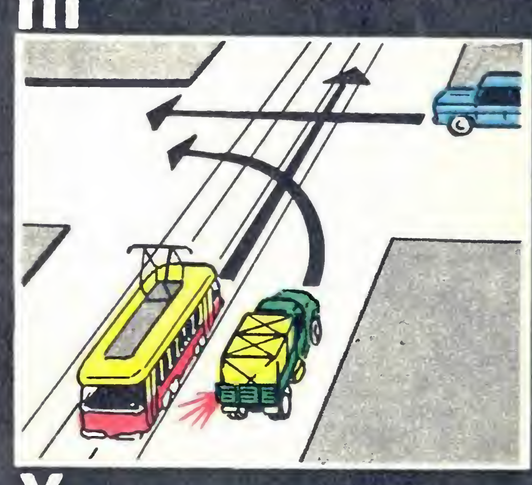

II

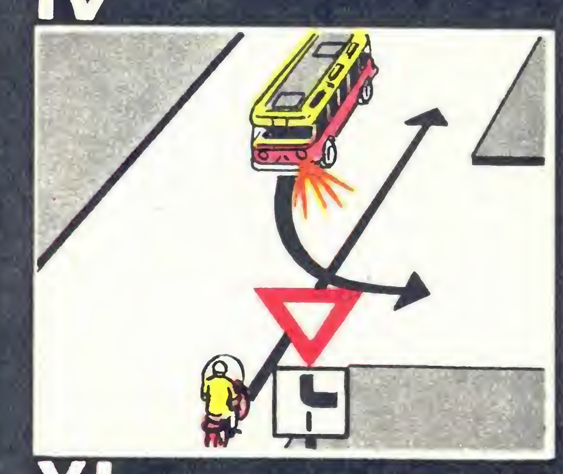


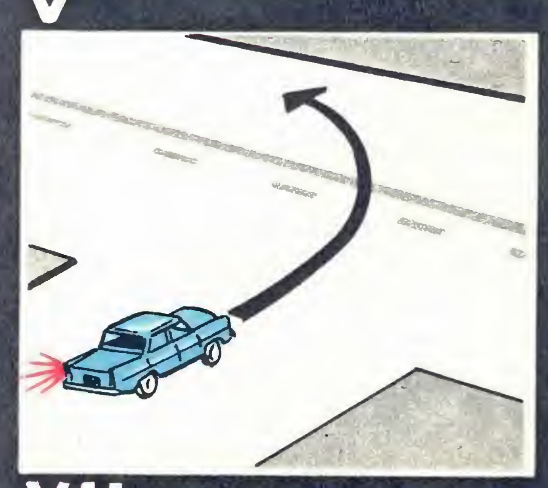
III

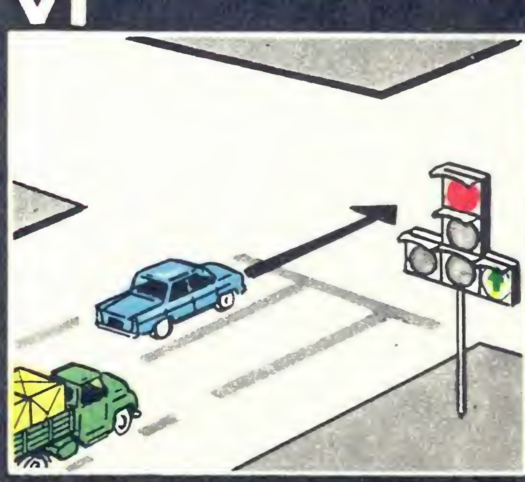


IV


V


VI


VII


VIII



КОРОТКО

● ● ●

Национальный технический музей в Праге (ЧССР) в настоящее время располагает 181 историческим экспонатом автомототехники. Среди них 61 автомобиль, 13 автомобильных шасси и 107 мотоциклов.

● ● ●

Известный в прошлом английский мотоциклетный завод БСА прекратил производство мотоциклов. Его тяжелые мотоциклы с четырехтактными двигателями конструктивно устарели и не имели сбыта.

● ● ●

Автопромышленность США потребляет около 8 процентов производимого в стране алюминия, 16 процентов стали, 36 процентов стекла, 41 процент чугуна и 73 процента резины.

● ● ●

Завод «Опель» (ФРГ) последовал примеру фирм «Даймлер-Бенц» (ФРГ), СААБ и «Волво» (Швеция). Он стал за дополнительную плату оснащать легковые модели 1974 года омывателями и стеклоочистителями фар.

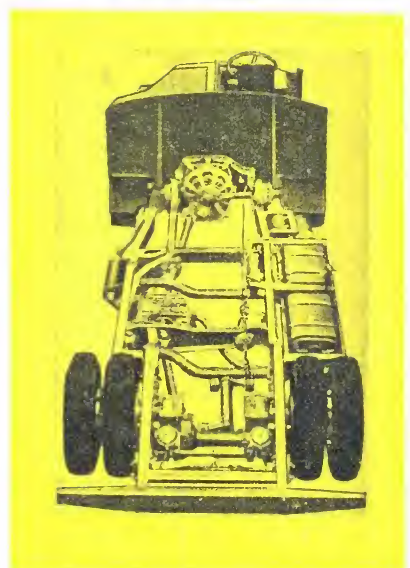
СДЕЛАНО В БОЛГАРИИ



ДВУХЭТАЖНЫЕ «ЛЕЙЛАНДЫ»



«Лейланд-атлантин» с двигателем сзади (150 л. с. при 1700 об/мин) имеет 73 места для сидения: 34 — в нижнем салоне и 39 — в верхнем.



Шасси модели «Лоулэндер». Редукторы, расположенные за сцеплением и в картере заднего моста, позволили сместить трансмиссию влево, под сиденья и опустить пол центрального прохода в салоне.

Трудно представить себе английский город без двухэтажных автобусов. Большие вместительные машины оказались беспомощными в узких и кривых старинных улочках. Сочлененные автобусы маневрировали в них также с трудом и тормозили движение. Единственным решением явились двухэтажные. Но и в высоту они не могли расти беспрепятственно — мешали арки и ворота старинных крепостных стен. Это заставило сильно опускать пол в проходе салона, снижать клиренс. Так в Англии за шестьдесят с лишним лет сформировались свои специфические требования к городским автобусам. Наиболее полно отвечают им машины завода «Лейланд», которые составляют сегодня 70 процентов парка двухэтажных автобусов страны.

Наиболее распространена модель «Титан», выпускаемая как со стандартной (4,93 м), так и с удлиненной (5,35 м) базой. Длина машины составляет соответственно 8,25 и 9,15 м. Интересной особенностью «Титана» является червячная главная передача. Она позволяет на 200—230 мм (для разных модификаций) опустить пол в центральном проходе пассажирского салона.

На другой модели, «Лоулэндер», такой же результат достигается по-иному. Вся трансмиссия (карданные валы и отдельная коробка передач) смещена влево, под сиденья, и вдоль оси машины остается место для центрального прохода.

«Лоулэндер» вмещает 72—74 человека и весит 13,5 т. Его база (5,65 м) больше, чем у «Титана», но длина (9,15 м) — та же. Высота (4,15 м) и ширина (2,44 м) — стандартизованные. Радиус поворота составляет 10 м. По габаритам (кроме высоты) и радиусу поворота эти «лейланды» близки к нашему ЛиАЗ-158, который ниже их на 1,15 м.

Если на «Титане» и «Лоулэндере» двигатель расположен рядом с водителем, то на самом большом (73—77 мест) автобусе, «Лейланд-атлантин», он установлен сзади.

В остальном эти три модели имеют много общего — расположение сидений в четыре ряда, жесткую лонжеронную раму, рессорную зависимую подвеску всех колес, пневматические тормоза. «Титаны» и «лоулэндеры» снабжены либо обычной трансмиссией с четырехступенчатой коробкой передач, либо гидромуфтой и планетарной четырехступенчатой коробкой с пневматическим переключением без педали сцепления. На некоторых модификациях «лоулэндеров» устанавливается пневматическая подвеска задней оси.

На всех двухэтажных автобусах «Лейланд» — шестицилиндровые вертикальные дизели с непосредственным впрыском топлива рабочим объемом 9,8 л (модели «Титан», «Атлантин») или 11,1 л («Лоулэндер») мощностью соответственно 125 и 150 л. с. Большое внимание уделено долговечности. Так, одна из важнейших деталей, наиболее подверженная износу, — коленчатый вал — азотируется и требует замены лишь через 400 тысяч километров пробега. Для упрощения ремонта блок двигателя снабжен сменными гильзами сухого типа.

Все модели двухэтажных автобусов выпускаются как с дверьми, расположенными слева, — для Англии, Индии и некоторых других стран, так и справа — для экспорта в страны с правосторонним движением.



Победитель континентального финала Владимир Гордеев.



представителю социалистической страны — поляку Щакелю.

В мотоспорте нет другого подобного чемпионата, где бы путь к финалу был столь многоступенчатым и сложным. Чтобы убедиться в этом, достаточно взглянуть на помещенную здесь схему розыгрыша личного первенства мира 1974 года. Континентальный финал занимает в этой схеме одну из ключевых позиций. Соперничество здесь бескомпромиссно, и путевка на следующий этап — европейский — добывается дорогой ценой.

Так было в Тольятти. За давностью событий нет смысла пересказывать весь ход этого захватывающего спортивного зрелища. Скажем только, что 15 тысяч счастливчиков из 50 тысяч, желавших попасть на стадион, увидели все, чем славен спидвей. Что ни заезд — свой ход событий, свой драматизм, свой образец мужества, спортивного искусства, везения и невезения.

Первый же старт бесспорно лучшего

торому многие специалисты прочат в ближайшем будущем чемпионские лавры, мы попросили его рассказать о себе.

— Родился я в 1953 году. В 19 лет стал чемпионом Польши и мастером спорта, а через год — завоевал бронзовую медаль на чемпионате мира. Родители — крестьяне, жили мы рядом с Гожувом. В этом городе есть известный в Польше мотоклуб «Сталь». Его «хозяин», профсоюз металлистов, имеет пять таких мотоклубов, и три из них называются «Сталь». При гожувском клубе работает юношеская школа спидвея. Стоит ли говорить, что почти все мальчишки мечтают в нее попасть. Я не был исключением. Часто бегал, чтобы посмотреть тренировки, видел себя во сне и наяву за рулем гаревого мотоцикла. Но до 18 лет без разрешения родителей в эту школу не принимают. Что было делать? Сознаюсь теперь: всякими правдами и неправдами достал справку и уже в 16 лет стал осваивать азы спидвея. Всегда благодарен моему первому наставнику — Анжею Погожельскому,

ЗА ЧТО ЛЮБЯТ СПИДВЕЙ

Большинство подписчиков получит этот номер журнала, когда уже будет известно имя чемпиона мира 1974 года по спидвею. Но как бы ни завершился этот чемпионат, его континентальный финал запомнится надолго. Пожалуй, такое случилось впервые: на пути к высшему титулу в мотогонках по гаревой дорожке встретились спортсмены только двух стран (по восемь с каждой стороны) и континентальное первенство вылилось в матч Польша — СССР. Столь редкое «стечение обстоятельств», однако, легко объяснимо. Гаревики именно этих двух социалистических стран наряду с британцами и скандинавами играют ведущую роль в мировом спидвее. На их счету золотые, серебряные и бронзовые награды в личном и командном первенствах мира, громкие победы в крупнейших соревнованиях. В минувшем году впервые в многолетней истории спидвея чемпионский титул достался

в польской команде Зенона Плеха — и досадное падение. А затем серия блестящих побед. Неожиданно яркое выступление юного Михаила Старостина из Уфы, неудача младшего Гордеева, упустившего верный шанс попасть на европейский финал из-за поломки мотоцикла, которую он пытался устранить прямо на гаревой дорожке. Всего не перескажешь.

Встреча Польша — СССР за право продолжать борьбу в чемпионате мира завершилась в пользу хозяев дорожки. Они завоевали пять путевок в финал Европы, их соперники — три. Лучшую сумму очков набрал лидер советских гаревиков Владимир Гордеев из Балакова. М. Старостин (Уфа), М. Краснов (Балаково), А. Кузьмин (Даугавпилс), Г. Хлыновский (Ровно) получили путевки на европейское первенство.

Воспользовавшись тем, что в составе польских спортсменов был Зенон Плех — один из лучших в мире гаревиков, ко-

его знают в СССР как гонщика; он сделал из меня «гаревика».

— Почему из многих видов мотоспорта вы выбрали спидвей?

— Когда я начинал гоняться, наверно, не отдавал себе отчета, почему спидвей, а не кросс, многодневка. Просто нравилась обстановка — гудящий стадион, рев моторов. Теперь могу ответить на этот вопрос. Люблю спидвей вечной любовью за динамизм, за возможность импровизации, за то, что он так нравится почитателям спорта.

— Вы много раз встречались с советскими гонщиками. Кого можете выделить?

— Володю Гордеева! Он ездит не просто хорошо, не просто грамотно, а ездит чисто, благородно. А это в нашем опасном спорте ценится особенно высоко. Он прекрасный товарищ, и я желаю ему успехов.

Г. АФРЕМОВ

г. Тольятти

СХЕМА личного чемпионата мира по спидвею 1974 года

Отборочные соревнования Удине, Италия — А-3, ВБ-2, ФГ-2, В-2, И-3, Р-2, Ю-2
→ 4 → I/4 финала Любляны, СФРЮ — Ч-2, П-4, С-3, Ю-3 → 8
→ 4 → I/4 финала Прага, ЧССР — Ч-2, В-3, П-3, С-4 → 8
→ Континентальный полуфинал Вроцлав, ПНР → 8

Отборочные соревнования Бремен, ФРГ — А-5, Ч-2, ФГ-5, Г-4
→ 4 → I/4 финала Крумбах, ФРГ — ФГ-3, Ч-2, П-4, С-3 → 8
→ 4 → I/4 финала Дебрецен, ВНР — В-2, П-3, С-4, Ч-3 → 8
→ Континентальный полуфинал Норден, ФРГ → 8

→ Финал континентальной зоны Европы Тольятти, СССР → 8 → Европейский финал Лондон, Англия

Скандинавский финал Н-8, Д-5, Ф-3 → 6
Соревнования Великобритании → 9
Соревнования США → 1
→ Британско-Скандинавский финал Фредерикоберг, Дания → 8 → Европейский финал Лондон, Англия

Европейский финал Лондон, Англия → 11 → ФИНАЛ чемпионата МИРА Гетеборг, Швеция
Соревнования Швеции → 5 → ФИНАЛ чемпионата МИРА Гетеборг, Швеция

Условные обозначения: А — Австрия; ВБ — Великобритания; В — Венгрия; Г — Голландия; И — Италия; Н — Норвегия; П — ПНР; Р — СРР; С — СССР; Ф — Финляндия; ФГ — ФРГ; Ч — ЧССР; Ю — СФРЮ.

Цифры у букв — число участников от данной страны; цифры у стрелок — число участников, вышедших в следующий этап.



ПОБЕДИТЕЛИ —

Наверно, мы все-таки не представляем себе, сколько у нас истинных друзей мотоспорта. Случайные короткие сообщения о гонках в центральных газетах, по телевидению не могут создать представления о размахе и популярности мотоциклетных соревнований в стране. Ну кто бы мог поверить, например, что добрая треть жителей Шуи — старинного города текстильщиков (подчеркиваем текстильщиков, а не автомобилистов, шахтеров, машиностроителей, известных своими симпатиями к моторным видам спорта) в летний воскресный день устремится на мотоциклетные соревнования. От мала до велика, целыми семьями шли они к Родниковой горе, где пролегла трасса. Могло показаться, что в городе проходят состязания по крайней мере мирового масштаба. А между тем в списках участников не было ни заморских имен, ни даже фамилий наших известных гонщиков. В Шую со всех концов России съехались самые что ни на есть рядовые мотоциклисты-спортсмены, выступающие на личных машинах. И уж коль мы упомянули друзей мотоспорта, то в первую очередь среди них должны назвать самих участников соревнований — рабочих заводов и фабрик, сельских механизаторов, шоферов, техников, инженеров.

Восемнадцать областей делегировало команды на IV Всероссийские военизированные соревнования мотоциклистов. Такого еще не бывало в короткой истории этих встреч, начатых по предложению редакции журнала. И в том, что число команд и участников было рекордным, и в том, что в Шую собрались посланцы не только центральных, но и далеких областей и краев (Приморского, Алтайского), — во всем этом сказалось благотворное влияние Спартакиады народов СССР, призвавшей под свои флаги тысячи новых спортсменов, заразившей любовью к мотоспорту миллионы.

Мы видели, с какой заинтересованностью, с каким вниманием следили жители Шуи за происходящим на трассе, и нам показалось, что многие из тех, кто был в тот день зрителем, спустя какое-то время сами станут участниками подобных встреч. А на трассе проходили волнующие события. Правда, начались они еще раньше — при техническом осмотре машин. Судейская коллегия не допустила ряд мотоциклов к соревнованиям — они не отвечали требованиям Положения. Обидно, конечно, — готовиться, ехать за тридевять земель, надеяться на победу... Но что поделать: правила есть правила — нарушать их в спорте не дозволено. Так еще до старта ряд команд обескровил себя.

Первые старты. Первые мотоциклы выкатили из закрытого парка, и они, словно боевые кони, ждут своих хозяев. Короткая пробежка — мотоциклисты у машин. Одни спокойно, другие лихорадочно пытаются пустить моторы. Кому-то это удается сразу. Другие не укладываются в отведенную минуту, и приходится толкать машину к линии старта, а затем уже снова начинать запуск. А драгоценные секунды бегут и бегут.

Военизированные мотосоревнования чем-то сродни биатлону. Вначале круговая гонка по пересеченной местности, потом стрельба, снова гонка и в завершение гранатометание.

Самый трудный первый круг. Трасса — нелегкий проселок. На пути кочки, встречается местами песок, глина. Нужно приноровиться, справиться с волнением, словом, войти в темп гонки. После первого круга — стрельба, и нужна твердость руки. Каждый промах — дополнительный штрафной круг (малый). Увы, ни одному спортсмену не удалось избежать этой кары. Лучше всех отстрелялись шофер А. Пескишев из Кирова и К. Симонов из г. Лермонтова Ставропольского края — они поразили четыре мишени из пяти. И снова кочки, глина, песок. Надо отыгрывать время. Внимание всех привлекает команда Краснодара. Она трижды завоевывала переходящий кубок, да и в личном зачете краснодарцы имели много пс6ед. Но что-то на этот раз не ладится

Результаты соревнований

Командный зачет: 1. Ивановская область; 2. Владимирская область; 3. Чечено-Ингушская АССР. **Личный зачет.** Класс 175 см³: 1. Л. Асанов (Алтайский край); 2. И. Шевченко (Краснодарский край); 3. Н. Чечин (Пензенская область). Класс 350 см³: 1. В. Тихонов; 2. В. Седов (оба — Ивановская область); 3. В. Петров (Краснодарский край).

- **В руках у мотоциклистов Ивановской области приз журнала «За рулем».**
- **Первые спортсмены уходят на трассу.**
- **Нелегко поразить цель, когда позади гонка по пересеченной местности.**
- **Сильный дождь не поколебал болельщиков: они терпеливо ждут объявления результатов соревнований.**
- **Алтайский спортсмен В. Кручин, получивший приз «За настойчивость».**



СТАРТУЮТ СЕЛЬСКИЕ СПОРТСМЕНЫ

В Азовском районе, в низовьях Дона, открытие VI Спартакиады народов СССР еще весной ознаменовали большим спортивным праздником. Как и было задумано, получился он торжественным и ярким. Сотни колхозников наблюдали за выступлениями гимнастов, мотоциклистов, легкоатлетов, представлявших ДОСААФ и ДСО «Урожай».

Лето — горячая пора полевых работ. И все же в этом районе находят время для спортивных занятий, потому что здесь дружат со спортом, справедливо считая, что он несет людям здоровье, заряд бодрости, является хорошим помощником в производственных делах. Спартакиада все больше вовлекает молодежь в свою орбиту. Взять, к примеру, мотоциклетные соревнования по фигурному вождению. В первичных организациях оборонного Общества их состоялось уже свыше пятнадцати. Получили здесь признание и однодневные военизированные гонки на личных мотоциклах. Прошло районное первенство, в котором приняло участие двенадцать команд, а до этого состоялись соревнования в спортивных коллективах.

Немало участников привлекает и автомногоборье. На старт районного первенства вышло четырнадцать команд сельских спортсменов, многие из которых выступали на собственных автомобилях. Этот вид соревнований особенно по душе механизаторам.

Беседуем с председателем райкома ДОСААФ Николаем Винокуровым. В пятой Спартакиаде по военно-техническим видам спорта район завоевал первое место среди сельских организаций Ростовской области. Оптимистически настроен председатель и сейчас. Основания для этого есть. Социалистические обязательства по развертыванию оборонно-массовой работы на текущий год выполняются успешно. Состоялось уже около 60 соревнований по военно-техническим видам спорта в низовых коллективах, четыре районных первенства. Около тысячи спортсменов выполнили нормы ГТО

На призы „За рулем“











у южан. Зато рвутся вперед ивановцы, алтайцы, владимирцы.

Чего только не случается на трудном пути. У Виктора Кручина — слесаря из Барнаула — прокол покрышки, потом еще одна неисправность. Другой, быть может, махнул бы на все рукой, сошел с трассы. Виктор показал характер. Дважды ремонтировал мотоцикл и все же довел его до финиша. Наградой ему был приз «За настойчивость».

Жаркий безоблачный день завершился проливным дождем. Соревнования закончены — болельщикам можно и по домам, но сотни людей ждут объявления результатов. Выставлены кубки и памятные подарки, которые подготовили организаторы — шуйский горисполком, ивановский обком ДОСААФ.

И здесь мы должны вернуться к друзьям мотоспорта. В их числе — к руководителям шуйского горкома партии, горисполкома, горкома комсомола, ивановского обкома и шуйского горкома ДОСААФ. Все они проявили максимум заботы о том, чтобы Всероссийские соревнования мотолюбителей стали в городе событием значительным, отвечающим задачам Спартакиады народов СССР. Это чувствовалось и в их торжественности, в отличной организации, в том внимании, которое ощутил каждый участник, каждый зритель.

Интересная, с самыми неожиданными поворотами борьба, в которой чаша весов склонялась в пользу то одной, то другой команды, завершилась победой ивановских спортсменов.

Ивановцы рады. Они выиграли, они победили. Но только ли они? Нет — все, кто в этот день вывел на старт свои мотоциклы, все, кто несколько часов следил за ходом интересной гонки, оказались в выигрыше. Потому что получили неоценимый заряд бодрости — физический, воспитательный, эмоциональный.

Е. КОВРИЖЕНКО,
спецкор «За рулем»

Фото П. Бабайкина и В. Захарова

Ивановская область,
г. Шуя

по стрельбе, многие стали разрядниками.

Уверенность в успехе придает председателю райкома ДОСААФ забота, которую проявляют о развитии спорта партийные и советские органы района, руководители колхозов и совхозов. Вся работа ведется в тесном контакте с комсомолом, ДСО «Урожай». Своевременно здесь был создан оргкомитет Спартакиады, разработано положение о соревнованиях первого этапа.

Так обстоит дело не только в Азовском районе Ростовской области. Активно включились в VI Спартакиаду в Семикаракорском, Тацинском, Песчанокопском, Матвеево-Курганском и некоторых других.

А теперь переберемся из сельского района в Первомайский города Ростова, заглянем в спортивно-технический клуб, который вот уже несколько лет возглавляет Тамара Петровна Сковоронская. Этот клуб полностью отвечает своему названию. Наряду с подготовкой специалистов для народного хозяйства здесь уделяют немало внимания и спортивной работе. Прекрасный организатор, Тамара Петровна сумела вывести свой коллектив в число передовых в области. По итогам минувшего года клуб награжден Красным знаменем горкома партии и горисполкома за первенство в социалистическом соревновании.

На первый спартакиадный год клуб наметил провести восемнадцать соревнований по пяти видам спорта. Только за пять месяцев здесь уже состоялось восемь внутриклубных первенств, в том числе по мотокроссу, автомобильному скоростному маневрированию, мотоциклетной «фигурке», военно-прикладному многоборью. Команды клуба участвуют в городских и областных соревнованиях и нередко выходят победителями. Работники СТК активно помогают первичным организациям предприятий в развертывании спортивной работы, предоставляя им свою технику, обеспечивая судейство.

Тамара Петровна сумела привлечь к работе в клубе квалифицированных преподавателей, подлинных энтузиастов спорта. Они на общественных началах возглавляют секции, готовят спортсменов к соревнованиям. Этим в значительной мере объясняются успехи СТК, который является правофланговым в области.

Спартакиадные соревнования с каждым месяцем получают все больший размах. Повысилась активность спортивных коллективов, команды лучше оснащаются техникой, больше внимания уделяется их всесторонней подготовке. Особенно заметное развитие получили мотоциклетные и автомобильные виды спорта.

Донские спортсмены настроены по-боевому. Их стремление — бороться за первенство области в республике.

М. МАШИНСКИЙ,
спецкор «За рулем»

Ростовская область

ВСТРЕЧА С НАРКОМОМ

Предлагая выпустить «Историю фабрик и заводов», Горький в свое время писал: «Как все создаваемое в Союзе Советов, дело издания «Истории заводов» — дело самих рабочих». Для начала Алексей Максимович организовал «мемориальный кабинет», в котором литераторы-беседчики записывали воспоминания старых кадровых рабочих, краеведов, путешественников, в общем — бывалых людей. Однако рос культурный уровень рабочих и крестьян, и жанр литературной записи постепенно стал отходить на второй план. Авторами становятся сами рабочие и колхозники. Уже в 30-е годы Алексей Стаханов выступает с книгой «Рассказ о моей жизни», знатный комбайнер Константин Борин пишет книгу «О чем шепчутся колосья». Примеры эти можно продолжать и продолжать. Сейчас фамилия рабочего или колхозника на титульном листе — дело обычное.

Авторами интереснейших книг выступали люди разных профессий — шахтеры и станкостроители, хлеборобы и нефтяники. Написал о своей жизни водителя такси Евгений РЫЖИКОВ. Сорок лет провел он за рулем, многое повидал, многому научился. Его книга, которую выпустило издательство «Московский рабочий», так и называется «Из кабины такси». Есть в ней глава, воскрешающая события начала 30-х годов, памятные в истории советского автомобилестроения, когда страна только закладывала фундамент новой тогда для нас отрасли. Эту главу мы и предлагаем сегодня читателям.

Короткий декабрьский день. Ненадолго на небе появилось солнце, и в его неярких лучах засверкала, закрутилась мелкая снежная пыль. Она медленно опускалась на крыши домов, на деревья, на пустые скамейки в сквере, падала на крылья автомобиля.

Я стоял на площади Свердлова в ожидании пассажиров. В лобовое стекло наблюдал, как, подгоняемые морозом, быстро снуют по площади пешеходы.

Пронесся мимо извозчик. В легко скользящих по снегу узких санках два седока. У них подняты воротники, ноги прикрыты покрывалом вишневого цвета. Сам извозчик в темно-синем суконном полушубке, шапка надвинута на уши, подпоясан темно-красным кушаком, такого же цвета шарф. В руках вожжи, но они повисли, не погоняет ими ямщик лошаденку; она, рыжая, низкорослая, бежит быстро, словно понимает, что надо торопиться. Вся она в белом инее, как и все окружающее.

В замерзшее стекло моего «форда» кто-то постучал, я приоткрыл дверцу, передо мной стоял мужчина лет пятидесяти, в шубе с бобровым воротником, на голове фетровая шляпа с наушниками.

Очень вежливо он осведомился, сможет ли меня занять. Услышав «пожалуйста», он сел в машину и стал объяснять мне характер поездки. В его речи чувствовался не наш, не московский выговор, он все время «окал». Человек этот оказался главным инженером Ярославского автомобильного завода.

— Сейчас мы поедем с вами в Кутузовскую слободу, — сказал он. — Там около «Кутузовской избы» будут ждать меня сотрудники нашего завода. Мы приехали показать наркому тяжелой промышленности товарищу Орджоникидзе два экспериментальных дизельных автомобиля, сконструированных нашим заводом. Потом мы поедем в хозяйство Виленское, где нас должен принять нарком. Причем я вас, товарищ, хочу попросить, чтобы вы меня подождали. Мы недолго, товарищ Орджоникидзе только осмотрит автомобили. Я своих отправлю обратно в Ярославль, а мы с вами должны будем кое-куда заехать.

И мы поехали.

На обочине Можайского шоссе нас ждали две большегрузные машины с инженерами, техниками и рабочими Ярославского автозавода. Я пристроил свою машину в голове колонны, и мы тронулись в путь. Хотя на повороте в Виленское висел знак — воспрещен въезд, но мой пассажир предъявил какой-то документ, и нас пропустили.

И вот мы уже во дворе. Там стоял деревянный двухэтажный дом, выкрашенный в светло-зеленый цвет, перед крыльцом большая площадка, обрамленная красивыми серебристыми елями.

Шоферы поставили машины на площадку, а я свой «форд» сбоку и до отказа закрутил часовой механизм счетчика. Ведь за простой таксомотора надо платить.

На пороге появился нарком. Он поздоровался с присутствующими и подошел к машинам. После осмотра Орджоникидзе тепло поздравил автостроителей, а затем вдруг сказал:

— Товарищи, вы, наверное, устали, замерзли и проголодались. Прошу всех в дом. Не отпущу, пока не покушаете и не отогреетесь.

Отряхивая перчатками заснеженные валенки, люди повалили толпой в дом. А я подумал: «Ну, теперь это надолго».

Нарком стоял на крыльце, пропуская людей в дом. Все вошли. Один я возился около своей машины, наглухо прикрывая теплым капотом радиатор.

— Быстрей, товарищ, я вас жду, — услышал я голос Серго.

Я подошел к нему:

— Товарищ Орджоникидзе, я же не ярославец, а просто московский таксист, меня нанял главный инженер и просил подождать.

— Очень хорошо, что вы московский автомобилист. Будете от автомобильной общественности Москвы поздравлять ярославцев. Проходите.

Во втором этаже дома, в просторной комнате были накрыты два стола. За ними и расселись ярославские автостроители, работники наркомата.

За столом обсуждались многие вопросы развития автомобильной промышленности в Советском Союзе. Нарком внимательно слушал ярославцев и сам давал хорошие советы. Вдруг он вспомнил:

— А где московский таксист?

Я сидел на отдаленном от него конце стола.

— Здесь я, товарищ нарком.

Все взоры присутствующих обратились ко мне.

— Расскажите-ка нам, как работают в Москве таксисты, — попросил меня нарком.

Я рассказал, что работаем на импортных, французских и американских машинах, а отечественных такси пока нет. Таксомоторы сильно поизносились, так как гаражные условия не позволяют нам как следует за ними ухаживать. Отметил, что только сейчас дело стало постепенно налаживаться: в Москве уже построен таксомоторный парк и станция обслуживания, но оборудование в них тоже пока что импортное.

После того как я кончил говорить и сел, снова заговорил нарком:

— Дорогие товарищи, недалеко то время, когда у нас в Союзе будет много своих автомобильных заводов. Уже в будущем году должен вступить в строй горьковский завод, а на базе авторемонтных мастерских АМО вырастет гигант — московский автомобильный завод. Модернизируем мы и ваш ярославский и построим в разных местах Советского Союза еще много предприятий автомобильной промышленности. У нас будут свои легковые и грузовые автомобили, шины, электрооборудование и все необходимое для автомобильной промышленности.

После этого приема нарком любезно нас проводил. Он встал у двери и каждому пожимал на прощанье руку.

Когда очередь дошла до меня, он подал мне руку и сказал:

— Вы товарищ молодой, у вас все впереди. Поверьте мне, что у нас будут свои прекрасные автомобили, хорошие дороги, порукой тому наш талантливый трудолюбивый народ.

Теперь, когда я пишу эти строки, то, думаю, как был прав товарищ Серго.

КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ АВТОЗАВОДОВ
годы и факты



1958 год. В городе Жодино, недалеко от Минска, на базе завода дорожных и мелиоративных машин создан Белорусский автомобильный завод — специализированное предприятие по производству карьерных автомобилей особо большой грузоподъемности. Сюда передано производство самосвалов МАЗ-525 с Минского автомобильного завода.

Февраль 1959 года. В дни работы XXI съезда КПСС с конвейера в Жодино сошел 25-тонный МАЗ-525, собранный из узлов и деталей, изготовленных в цехах нового завода.

Октябрь 1961 года. Вышел в первый испытательный пробег БелАЗ-540 — принципиально новый, современный карьерный самосвал грузоподъемностью 27 тонн — первая модель, разработанная конструкторами завода. Это машина для крупных карьеров, рассчитанная на работу с экскаватором емкостью ковша 4—5 м^3.

Январь 1964 года. Коллектив перешел на систему бездефектного изготовления продукции и сдачи ее с первого предъявления.

1965 год. Без остановки производства осуществлен переход на серийный выпуск автомобиля БелАЗ-540, удостоенного Золотой медали на юбилейной Лейпцигской ярмарке. Самосвал МАЗ-525 снят с производства.

1966 год. На базе модели БелАЗ-540 создается целое семейство большегрузных карьерных самосвалов. Разработаны одноосный тягач БелАЗ-531 и самосвальный автопоезд в составе тягача БелАЗ-540В и полуприцепа модели «5271» грузоподъемностью 45 тонн.

Проходит испытания в карьерах 40-тонный БелАЗ-548 — самосвал для транспортирования скальных пород, рассчитанный на работу с экскаватором емкостью ковша 6—8 м^3. На его базе сконструирован 65-тонный автопоезд в составе тягача БелАЗ-548В и полуприцепа модели «5272».

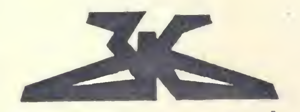
1967 год. Выпущен БелАЗ-540А (отличается от модели «540» двигателем ЯМЗ-240) — самосвал для перевозки грунта, вскрышных пород и руды на стройках и в карьерных разработках. Это первый автомобиль, удостоенный государственного Знака качества. На Лейпцигской ярмарке присуждена юбилейная Золотая медаль новому базовому самосвалу БелАЗ-548А грузоподъемностью 40 тонн (с двигателем ЯМЗ-240Н).

1968 год. Создан опытный образец самосвала-гиганта БелАЗ-549, рассчитанного на 75 тонн груза. На базе этой машины спроектированы автопоезда грузоподъемностью свыше 100 тонн.

1969 год. Идет разработка самосвала грузоподъемностью 120 тонн. Двигатель этой машины должен развивать мощность 1200 л. с.

1972 год. Завод награжден орденом Трудового Красного Знамени. Группа работников удостоена Ленинской премии.

1973 год. Создан образец 120-тонного углевоза. Начат выпуск карьерных самосвалов БелАЗ-540С и БелАЗ-548С— в северном исполнении.



МоАЗ

1958 год. На заводе подъемно-транспортного оборудования в Могилеве начат выпуск новой продукции — одноосных колесных тягачей для работы с дорожно-строительными машинами разных типов.

1963 год. Налажено серийное производство самоходных скреперов, состоящих из одноосного тягача МАЗ-529 (с двигателем мощностью 180—205 л. с.) и скрепера Д-357Г. Созданы опытные образцы одноосного автомобиля-тягача МоАЗ-546 и двухосного МоАЗ-542.

1965 год. Предприятие переименовано в могилевский автомобильный завод имени С. М. Кирова и полностью специализировано на выпуске внедорожных колесных тягачей и грузовиков для народного хозяйства.

1966 год. Создан образец 18-тонного карьерного самосвала повышенной проходимости МоАЗ-522 с двигателем мощностью 240 л. с. Три машины прошли испытания на открытых работах строительства Московского метрополитена и Киевской ГЭС.

1967 год. Радикально усовершенствована первая опытная модель самосвала. Новая машина МоАЗ-522А снабжена более мощным двигателем — 300 л. с. На базе этого усовершенствованного самосвала и одноосного тягача МоАЗ-546А завод разработал типаж перспективных автомобилей и автомобилей-тягачей повышенной проходимости.

1970—1972 гг. Освоено производство нового самоходного скрепера в составе одноосного тягача МоАЗ-546П и скреперной лопаты Д357П.

Отправлены заказчику — Министерству цветной металлургии СССР — первые промышленные партии автопоездов-рудовозов МоАЗ-6401-9585. Это одноосный тягач с самосвальным полуприцепом грузоподъемностью 20 тонн. Предназначен для транспортировки руды в шахтах и рудниках, грунта и скальных пород при строительстве тоннелей.

1974 год. Завод серийно выпускает одноосный тягач МоАЗ-546П, самоходный скрепер МоАЗ-546П-Д357П на базе тягача МоАЗ-546П и, небольшими партиями, — самосвальный автопоезд МоАЗ-6401-9585.

В Ленинграде на трассе «Невское кольцо» прошло первенство Советского Союза по кольцевым гонкам на легковых автомобилях. Эти соревнования входят в зачет «Трофея заводов» — переходящего приза, учрежденного редакцией журнала «За рулем» для коллектива автомобильного или моторного завода, добившегося в течение года лучших результатов в чемпионатах страны.

Гонки в Ленинграде прошли под знаком борьбы двух главных претендентов на Трофей — коллективов ВАЗа и АЗЛК. Если в заезде на машинах VIII класса группы 1 с большим преимуществом верх взяли два заводских гонщика на машинах ВАЗ-2103, то в группе 2 преимущество оказалось на стороне «москвичей».

В итоге после соревнований на «Невском кольце» лидирует Волжский автозавод — 122 очка, за ним идут: АЗЛК— 89, уфимский моторостроительный завод — 12, ГАЗ—10 и ижевский автозавод — 4 очка.

Напомним, что первенство страны по ипподромным гонкам сразу дало волжанам перевес в 20 очков — ВАЗ набрал 55, а АЗЛК — 35. Зимний командный чемпионат по ралли закончился в пользу АЗЛК 16:13, а ленинградские гонки вновь принесли преимущество коллективу ВАЗа — 54:38.

В БОРЬБЕ ЗА «ТРОФЕЙ ЗАВОДОВ»

Лидируют ВАЗ (122) и АЗЛК (89)

Тройка самых результативных (по вкладу, внесенному в зачет Трофея) спортсменов такова: А. Козырчиков (ВАЗ) — 24 очка, Э. Пистунович (ВАЗ) — 21, А. Шишков (АЗЛК) — 20. Впереди еще три чемпионата СССР: по «кольцу» на гоночных машинах, ралли и кроссу, в которых двукратный (1971 и 1972 гг.) обладатель Трофея АЗЛК может поправить свои дела.

Результаты первенства СССР по кольцевым гонкам на легковых автомобилях.

Группа 1, класс VII (от 1150 до 1300 см^3): 1. Ю. Крюков, Тольятти; 2. В. Богатырев, Тольятти; 3. А. Дамбис, Рига; 4. Э. Срапионян, Ереван; 5. В. Рожукас, Вильнюс; 6. В. Анкуда, Минск (все — ВАЗ-2101).

Группа 1, класс VIII (от 1300 до 1600 см^3): 1. Я. Лукьянов, Тольятти; 2. С. Аникин, Тольятти (оба—ВАЗ-2103); 3. А. Григорьев, Москва; 4. А. Шишков, Москва (оба—«Москвич-412»); 5. А. Рейнару, Таллин (ВАЗ-2103); 6. В. Каменев, Донецк («Москвич-412»).

Группа 1, класс X (от 2000 до 2500 см^3): 1. А. Замыслов, Москва; 2. Ю. Фролов, Ленинград; 3. М. Логинов, Тбилиси; 4. В. Белмерс, Рига; 5. Г. Тваури, Тбилиси; 6. В. Юшин, Москва (все — ГАЗ-24).

Группа 2, классы VII и VIII (от 1150 до 1600 см^3): 1. В. Олека, Вильнюс (ВАЗ-2101); 2. Ю. Теренецкий, Москва («Москвич-412»); 3. В. Анкуда, Минск (ВАЗ-2101); 4. Н. Казаков, Москва; 5. В. Мелбардзис, Рига; 6. А. Матвеев, Уфа (все — «Москвич-412»).

СОВЕТЫ бывалых

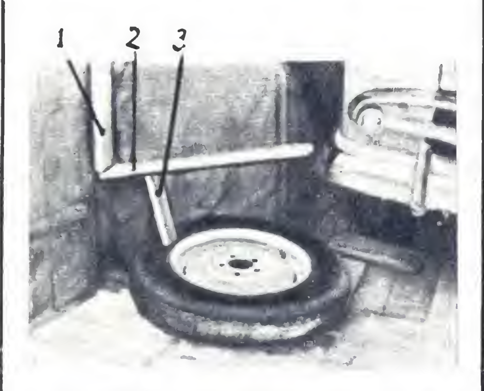
ПОМОЖЕТ ПРИ ДЕМОНТАЖЕ ШИН

Это очень простое приспособление поможет вам при демонтаже шин **любого легкового автомобиля.** Два деревянных бруска соединены под прямым углом, как видно на фотографии. Рычаг **2** (брусок 50×30×80 мм) и упор **3** (брусок 60×20×250 мм) — вот и все детали.

Короткое плечо рычага **2** заводим под надежно закрепленную на стене гаража или на столбе опору **1**, упор **3** ставим на борт покрышки — и при сравнительно небольшом усилии, приложенном к длинному плечу рычага, борт сдвигается, после чего колесо легко демонтируется. Таким приспособлением я пользуюсь много лет. Каждый может сам подобрать наиболее подходящие размеры деталей и соотношения плеч рычага **2**.

В. КУРБАТОВ

г. Вологда-4, ул. Воровского, 67, кв. 30



Приспособление, облегчающее демонтаж шин: 1 — опора; 2 — рычаг; 3 — упор.

ТЕНТ ДЛЯ КОЛЯСКИ



Рис. 1. Так выглядит коляска с установленным тентом.

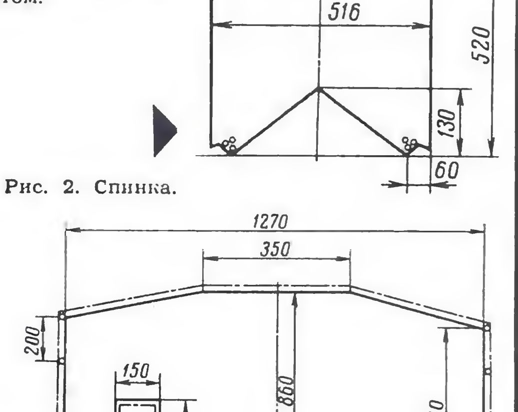


Рис. 2. Спинка.

Рис. 3. Тент. Припуск на загиб краев — 15—20 мм. Окно окантовано рамкой (размером 150×150 мм) из трубки диаметром 3 мм и обшито материалом тента.

Тем, кому приходится перевозить детей в коляске **мотоцикла,** советую сделать тент (рис. 1), чтобы защитить их от непогоды и не дать выпасть во время движения.

Для прицепа БП-65, например, достаточно установить фанерную спинку (рис. 2) за спинкой сиденья, закрепив ее захватами по краю проема, и сшить тент (рис. 3) из плотного материала размером 900×1300 мм. В боковой стенке сделано открывающееся прозрачное окно, чтобы можно было наблюдать за ребенком, говорить с ним. По периметру тента пропущены четыре капроновых шнура. Первым натягиваем тент на спинку сиденья и надеваем его петли на бобышки спинки. Вторым и третьим — закрепляем низ тента на подлокотниках сиденья. Четвертым (двойным) шнуром натягиваем тент (после посадки ребенка) на ветровой щиток и закрепляем петли на концах болтов коляски.

Чтобы установить тент или снять, требуется всего две минуты, а чтобы открыть его для посадки или высадки — несколько секунд.

О. КОНОПЕЛЬКО

630104, г. Новосибирск, ул. Достоевского, 3, кв. 59.

ОБЛЕГЧАЕТ ПУСК ДВИГАТЕЛЯ

В некоторых **мотоциклах («Восход»** и др.), снабженных генератором переменного тока, бывает трудно пустить изношенный двигатель, особенно в холодное время года.

Одна из причин — недостаточная «мощность» искры из-за низкого напряжения на катушке генератора, питающей систему зажигания. Искра станет более интенсивной, если призвать на помощь катушки, питающие освещение. Для этого достаточно соединить их выводы дополнительными проводами с катушкой зажигания генератора через кнопку. Ее нажимают во время пуска двигателя кикстартером и отпускают, как только двигатель начнет работать. Держать ее включенной больше нельзя, так как этим можно вывести из строя приборы электрооборудования. По той же причине не рекомендуется вместо кнопки применять переключатели (тумблеры) — их можно забыть выключить.

В. ГРИГОРЕНКО

340009, г. Донецк, пос. Горького, ул. Рудзутака, 3.

ВЛАДЕЛЬЦАМ «ВЕРХОВИНЫ»

При пользовании декомпрессором выбрасываемая из цилиндра горючая смесь попадает на ребра головки цилиндра. Она вскоре покрывается масляной пленкой, придающей головке неопрятный вид и ухудшающей теплообмен с воздухом. Этого можно избежать, если на декомпрессор **3** (рис. 1) надеть металлический цилиндр-экран **4** внутренним диаметром 13,5 мм с толщиной стенки 0,4—0,6 мм. Промыть замасленный декомпрессор значительно легче, чем чистить головку, а изготовить цилиндр можно из куска жести размером 30×45 мм.

По мере эксплуатации мопеда, вследствие износа рабочей части фиксатора рукоятки включения передач, начинают самопроизвольно включаться или выключаться передачи. Неприятно ощущать и дребезжание рукоятки при движении машины. Фиксатор **2** (рис. 2) станет «вечным», если на его рабочую часть, сточенную до диаметра 6 мм на длине 8 мм, напрессовать отрезок трубки **1** (желательно стальной) наружным диаметром 8 мм. Фиксация рукоятки после такой переделки станет более полной, надежной и долговечной. Износившуюся же трубку можно повернуть или заменить новой — это значительно легче, чем делать новый фиксатор. Небольшое дополнение: между крышкой и корпусом рукоятки в местах расположения винтов необходимо установить шайбы толщиной 0,5—0,7 мм.

Ю. ОСТАПЮК

296005, г. Львов, ул. Десняка, 4/5«Г»

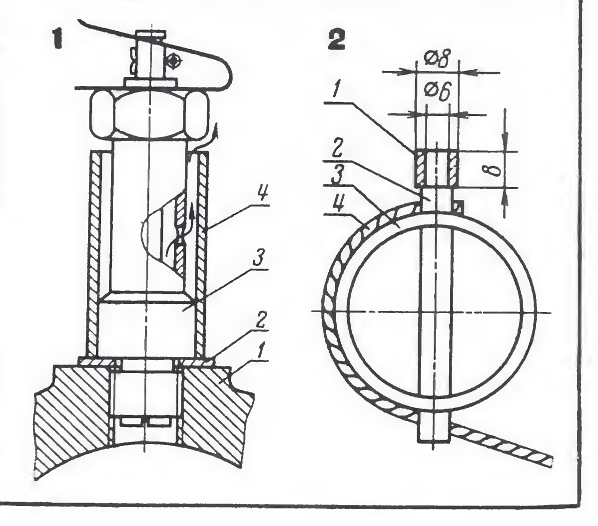


Рис. 1. Экранирование декомпрессора: 1 — головка цилиндра; 2 — шайба; 3 — декомпрессор; 4 — экран.

Рис. 2. Переделка фиксатора: 1 — трубка; 2 — фиксатор; 3 — труба руля; 4 — трос.



АВТОГОНКИ

Чемпионат мира среди марок спортивных автомобилей проходит под знаком единоборства машин «Альфа-ромео» (Италия) и «Матра» (Франция). В этом чемпионате гонщики выступают на спортивных двухместных автомобилях с двигателем рабочим объемом до 3000 см³. Их мощность превышает 500 л. с., вес лежит в пределах 650—680 кг, а скорость достигает 320 км/час. Дистанция каждого этапа (всего их 10) должна составлять не менее 1000 км.

Третий и четвертый этапы, которые проходили соответственно на трассах «Нюрбургринг» (ФРГ) и «Имола» (Италия), были выиграны экипажами, выступавшими на «Матра-СИМКА-670К». В ФРГ победила пара Ж. Бельтуаз — Ж. Жарье, а в Италии — А. Пескароло — Ж. Ляруссс. В обоих случаях вторыми на финиш приходили Р. Штоммелен — К. Рейтеманн на «Альфа-ромео-33ТТ12».

На пятом этапе — 24-часовой гонке в Ле-Мане (Франция) — от старта до финиша лидировала пара Пескароло—Ляруссс на автомобиле «Матра-СИМКА-670Б». Она показала среднюю скорость 192 км/час, что значительно ниже рекорда, установленного в 1971 году (222 км/час). Пескароло и Ляруссс победили и на шестом этапе, тысячекилометровой гонке в Австрии. Таким образом, марка «Матра» значительно укрепила свое положение в чемпионате. У нее — 100 очков, в то время как главный конкурент, марка «Альфа-ромео» набрала 65 очков.

* * *

Седьмой и восьмой этапы первенства мира по кольцевым автогонкам на машинах формулы 1 закончились успехом молодых гонщиков. 25-летний Иоди Шехтер победил в Швеции, а 24-летний Никки Лауда выиграл голландский этап. Ветеран чемпионатов 46-летний Грехем Хилл, в прошлом трехкратный чемпион мира, за последние два года не смог набрать ни одного очка на этапах первенства. Лишь на восьмом этапе он получил первое очко.

Приводим результаты соревнований.

VII этап (Швеция): 1. И. Шехтер, ЮАР; 2. П. Дэпелле, Франция (оба «Тайрелл-007»); 3. Д. Хант, Англия («Хескет-308»); 4. Э. Фиттипальди, Бразилия («Марлборо-Тексако-Мак-Ларен-М23»); 5. Ж. Жарье, Франция («УОП-Шэдоу-ДН3»); 6. Г. Хилл, Англия («Эмбасси-Лола-Т370»).

VIII этап (Голландия): 1. Н. Лауда, Австрия; 2. К. Регаццони, Швейцария (оба «Феррари-312-Б3»); 3. Фиттипальди; 4. М. Хэйлвуд, Англия («Ярдли-Мак-Ларен-М23»); 5. Шехтер; 6. Дэпелле.

IX этап (Франция): 1. Р. Петерссон, Швеция («Джон-Плейерс-Спешел-Лотос»); 2. Лауда; 3. Регаццони; 4. Шехтер; 5. Ж. Икс («Джон-Плейерс-Спешел-Лотос»); 6. Д. Хьюм, Новая Зеландия («Марлборо-Тексако-Мак-Ларен»).

После девятого этапа по сумме очков лидером стал Лауда (36). Далее идут Регаццони (32), Фиттипальди (31), Шехтер (26), Петерссон (19), Хьюм (12).

АВТОРАЛЛИ

Третий в истории мирового автоспорта раллистский марафон, Лондон—Мюнхен, оказался очень трудным и... наименее представительным. По разным причинам в нем не приняли участия многие сильнейшие раллисты мира, в том числе и советские.

Марафон длился 20 дней, и его дистанция составляла 17 377 км — короче предыдущего ралли Лондон—Мехико. Маршрут проходил по дорогам Англии, Франции, Испании, далее через Марокко, пески Сахары, Турцию, затем по ряду европейских стран, в частности Италии и ФРГ.

Одно время лидировал польский экипаж С. Засада — Е. Добжаньский на «Порше-каррера», но его путь к победе кончился в Сахаре из-за дефекта масляного радиатора с разрушительными последствиями для двигателя. Через Сахару участники ехали, ориентируясь по компасу; очень многие сбились с пути и имели многочасовые опоздания. На полпути выбыли из борьбы известные спортсмены, в том числе победитель ралли Лондон—Сидней Э. Кован («Форд-эскорт»). На финиш прибыли лишь 19 экипажей из 63 стартовавших. Однако только пять из них прошли всю дистанцию без «срезок» и нарушений. Победило австралийское трио А. Велинский — К. Табмен — Д. Реддекс на «Ситроен-ДС23» с передними ведущими колесами. Второе место завоевали француженки М. Дакремон и И. Ванони («Пежо-504»), которые вообще впервые стартовали в ралли. Третьим был французский экипаж, укомплектованный ветеранами этого вида спорта Р. Нейрэ и Ж. Терраморси на «Пежо-504».

* * *

Второй этап кубка «Мир и дружба» (он разыгрывается среди спортсменов социалистических стран) состоялся в НРБ. В зачет шли результаты первого тура проходившего в это время ралли «Золотые пески». Победил венгерский экипаж А. Ферьянц — Е. Жембери («Рено-12-гордини»). Последующие два призовых места заняли болгарские спортсмены: братья И. и К. Чубриковы («Рено-12») и С. Колев—В. Кочев («Порше-911Т). Среди советских экипажей (все они шли на автомобилях «Москвич-412») лучшим был А. Шишков — М. Титов, занявший седьмое место. У пары В. Спрукт — А. Печенкин — двенадцатое и у Н. Кирпичникова — Я. Агишева — семнадцатое места.

В командном зачете на первое место вышла сборная НРБ, второй была команда ПНР, третье место заняли наши спортсмены. На последующих местах — сборные ГДР, ВНР, ЧССР и СРР.

После двух этапов лидируют два экипажа, набравшие по 42 очка: Х. Нибергаль — Б. Мальш из ГДР («Вартбург-353») и М. Ставовяк — Я. Чижик из ПНР («Польский ФИАТ-125П»).

КАРТИНГ

Кубок дружбы социалистических стран по картингу в нынешнем году разыгрывается в одиннадцатый раз. Его программа включает шесть этапов — в городах Вроцлав (ПНР), Лоза (ГДР), Москва (СССР), Дунайварош (ВНР), Кадань (ЧССР) и Пловдив (НРБ). Гонки проводятся на картах класса 125 см³, снабженных двигателями от серийных мотоциклов производства социалистических стран. Мощность их достигает 20—25 л. с., и карт, весящий с гонщиком не менее 140 кг, может развивать на прямых участках трассы (их длина не более 150 м) 120 км/час.

Подавляющая часть машин оснащена кроссовыми моторами ЧЗ-984, дисковыми тормозами на всех колесах, широкопрофильными шинами «Гудьир» с гладким (без рисунка) плоским протектором.

В нынешнем году соревнования проводятся по новым правилам. Все 36 участников (по шесть человек от каждой сборной) разбиваются по принципу рассеивания на четыре группы в зависимости от результатов контрольных заездов. Каждая из них попарно встречается с каждой. Таким образом формируются шесть заездов, в которых все гонщики принимают по три старта. За первое место начисляется 0 очков, за второе 2, за третье 3 и так далее всем участникам, получившим зачет в заезде. Места на этапе распределяются в зависимости от того, кто наберет наименьшую сумму очков в заездах. Для команды засчитываются пять лучших результатов из шести, показанных ее членами.

Новой особенностью кубковых гонок 1974 года явилось и жесткое ограничение шума выхлопа — он не должен превышать 93 децибелл. В результате на машинах появились дополнительные глушители, стоящие после основных. И все же на первом этапе семеро спортсменов были дисквалифицированы за превышение уровня шума, который в ходе тренировок и гонок контролировался фонометром.

Наша сборная команда, которая в 1971—1972 гг. переживала перестройку, в минувшем году поправила свои дела (второе место в командном зачете и седьмое место А. Таскина в личном). Соревнования 1974 года она начала вооруженная новой техникой: девятью современными картами с дисковыми тормозами, хорошей управляемостью, оснащенными моторами ЧЗ и шинами «Гудьир». Эти микроавтомобили сделаны Ленинградским заводом спортивного судостроения.

Новая техника и проведенные перед международными соревнованиями тренировочные сборы принесли свои плоды. Наша команда на первом этапе в ПНР заняла второе место. В личном зачете также наметились положительные сдвиги — четвертое место у М. Рябчикова и шестое у А. Мирзояна.

Результаты соревнований (в скобках места, занятые гонщиками в отдельных заездах): 1. З. Кыселы, ЧССР (1, 1, 1); 2. К. Хентшель, ГДР (2, 2, 3); 3. И. Крейчирик, ЧССР (4, 4, 2); 4. М. Рябчиков, СССР (3, 5, 4); 5. М. Шебештьен, ВНР (4, 3, 6); 6. А. Мирзоян, СССР (8, 7, 1)... 14. Р. Акопов (5, 7, 14)... 18. М. Густешов (8, 10, 11)... 20. Л. Кирюхин (7, 13, 10).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. ПНР; 5. ВНР; 6. НРБ.

Второй этап укрепил позиции наших картингистов. Приводим его результаты: 1. П. Кыселы, ЧССР (1, 1, 1); 2. З. Кыселы, ЧССР (1, 1, 2); 3. Л. Бедржих, ЧССР (2, 2, 1); 4. Рябчиков (2, 2, 2); 5. Г. Бютнер, ГДР (3, 3, 4); 6. Хентшель (4, 4, 3)... 11. Густешов (5, 7, 8)... 12. А. Таскин, СССР (3, 14, 3)... 14. Акопов (10, 9, 5)... 19. Кирюхин (7, 8, 18)... 26. Мирзоян (8, 18, 11).

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. ПНР; 6. НРБ.

По сумме очков после двух этапов впереди — З. Кыселы (2 очка), далее идут: 2 и 3 — Рябчиков и Хентшель (оба по 18), 4 — П. Кыселы (20), 5 — Бедржих (24), 6 — М. Шебештьен (31). Остальные наши спортсмены занимают следующие места: 11 и 12 — Густешов и Акопов (по 49), 15 — Мирзоян (52), 19 — Кирюхин (63), 20 — Таскин (64).

В командном зачете лидирует сборная ЧССР (104 очка), за ней СССР (215), ГДР (239), ВНР (274), ПНР (280) и НРБ (470 очков).

МОТОКРОСС

Первенство мира в классе 500 см³ довольно быстро выявило фаворитов. Они образовали группу из десяти человек, которые практически во всех этапах регулярно занимают места в первой десятке. Наибольшего успеха добились гонщики шведского завода «Хускварна», который все свои усилия направил на обеспечение победы в классе «пятисоток», смирившись со скромными результатами в чемпионате мира по классу 250 см³. Упорное сопротивление оказывают его представителям фирменные гонщики «Майко» (ФРГ), «Ямаха» и «Сузуки» (Япония).

Результаты соревнований

III этап (Италия). 1-й заезд: 1. Х. Миккола, Финляндия («Хускварна»); 2. А. Юнссон, Швеция (Ямаха»); 3. А. Вайль, ФРГ («Майко»); 4. Б. Эберг, Швеция (БСА); 5. Я. ван Вельтховен, Бельгия («Ямаха»); 6. В. Бауэр, ФРГ («Майко). **2-й заезд:** 1. Р. де Костер, Бельгия («Сузуки»); 2. Миккола; 3. Б. Лэккей, США («Хускварна»); 4. Г. Вольсинк, Голландия («Сузуки»); 5. ван Вельтховен; 6. О. Томан, ЧССР (ЧЗ).

IV этап (Дания). 1-й заезд: 1. Миккола; 2. Вайль; 3. ван Вельтховен; 4. Вольсинк; 5. Бауэр; 6. Юнссон; ... 9. В. Попенко, СССР (ЧЗ). **2-й заезд:** 1. де Костер; 2. Миккола; 3. А. Кринг, Швеция («Хускварна»); 4. Б. Лэккей, США («Хускварна»); 5. Вольсинк; 6. Вайль.

V этап (ЧССР). 1-й заезд: 1. Миккола; 2. де Костер; 3. Вайль; 4. Вольсинк; 5. Юнссон; 6. Бауэр. **2-й заезд:** 1. де Костер; 2. Вайль; 3. Бауэр; 4. Юнссон; 5. Вольсинк; 6. А. Бочков, СССР (ЧЗ).

VI этап (ФРГ). 1-й заезд: 1. Вайль; 2. Бауэр; 3. де Костер; 4. Вольсинк; 5. Эберг; 6. Юнссон. **2-й заезд:** 1. Вольсинк; 2. Вайль; 3. Бауэр; 4. Юнссон; 5. де Костер; 6. Эберг.

VII этап (Англия). 1-й заезд: 1. ван Вельтховен; 2. Вольсинк; 3. Вайль; 4. Кринг; 5. Юнссон; 6. Бочков. **2-й заезд:** 1. де Костер; 2. ван Вельтховен; 3. Миккола; 4. Кринг; 5. Бауэр; 6. Эберг.

Сумма очков после семи этапов (всего их 11): Миккола — 139, Вайль и де Костер — по 114, Вольсинк — 90, Бауэр — 84, Юнссон — 66. Лучший результат среди наших гонщиков имеет Попенко. С 15 очками он находится на 12-м месте.

„ТУРИСТ" НА ТРЕХ КОЛЕСАХ

Окончание. Начало — на стр. 21

если на скорости 40—45 км/час с грузом 50 кг в прицепе влияние его на направление движения по ровной дороге ощущается незначительно. Короткое время держите руль слабее — и вы сразу определите это. Однако полностью устранить стремление мотороллера повернуть в какую-либо сторону практически не удается, и в связи с этим закономерен односторонний износ шины переднего колеса и выход из строя одного из его подшипников.

Мотороллер с боковым прицепом, естественно, разгоняется медленнее, чем одиночка. Чтобы улучшить разгон, можно заменить ведущую звездочку задней передачи, как было рекомендовано ранее («За рулем», 1971, № 7). Желательно также освоить приемы вождения, обеспечивающие наиболее полное использование возможностей коробки передач.

Водитель при этом не должен бояться полного «газа» и высоких оборотов двигателя. Система воздушного принудительного охлаждения его, кстати работающая более эффективно на высоких оборотах, всегда обеспечивает нормальный тепловой режим, и поэтому быстрый износ деталей и перегрев двигателя чаще наблюдается при работе на малых оборотах и при несвоевременном включении низшей передачи.

Максимальная скорость мотороллера, эксплуатируемого с прицепом, около 60—65 км/час, и на магистральных дорогах он, конечно, становится помехой быстро идущим попутным машинам. Поэтому поездками по таким дорогам водителю мотороллера злоупотреблять нельзя. Следует учитывать также, что применение ветровых щитков на машине и прицепе снижает и эту величину максимальной скорости.

Безопасное вождение мотороллера с прицепом (как и мотоцикла с коляской) требует определенных навыков. Надо избегать, например, резких правых поворотов, на которых машина стремится опрокинуться влево, плавнее завершать обгоны.

Мотороллер с прицепом уводит в сторону также от изменения скорости. При замедлении движения боковой прицеп, опережая мотороллер, «стремится повернуть его влево. Это бывает опасно при неблагоприятных дорожных условиях, и особенно в присутствии по соседству попутной или встречной машины. Поэтому в такой ситуации водитель не должен резко «сбрасывать газ» и тормозить. При разгоне боковой прицеп, наоборот, тянет мотороллер в правую сторону. Это явление не так опасно, и его можно даже использовать, заканчивая умело правый поворот.

Эксплуатация мотороллера с боковым прицепом создает и некоторые технические проблемы. Коляска, например, затрудняет обслуживание узлов с правой стороны мотороллера. Дело можно облегчить, если закрепить заднюю часть кузова не обычными гайками, а гайками-барашками.

Отвернув их, кузов опрокидывают вперед. Чтобы он опустился возможно ниже, можно использовать осмотровую канаву в гараже, кювет или подходящую ямку на местности. В результате у водителя больше свободы для регулировки прерывателя или смены цепи.

Давление в шинах подбирают опытным путем в зависимости от нагрузки. Обычно оно находится в пределах 1,2—1,5 кг/см² для переднего колеса, 2,4—2,8 кг/см² для заднего, 1,4—1,8 кг/см² для колеса прицепа.

При интенсивной эксплуатации возможно выкипание электролита из батарей. Вы избежите этого, понизив напряжение реле-регулятора до 13,6 — 13,8 вольт; если не умеете — лучше систематически доливайте в аккумулятор дистиллированную воду.

Ездить на мотороллере с боковым прицепом будет легче и удобнее, если снабдить колесо прицепа тормозом, сблокированным с тормозной системой мотороллера, и установить демпфер руля. Вместе с другими усовершенствованиями, которые каждый мотолюбитель применяет в зависимости от возможностей, мотороллер с прицепом станет хорошим помощником семьи.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29

Правильные ответы — 2, 5, 8, 10, 13, 16, 17, 19, 23, 28.

I. О пересечении с главной дорогой предупреждает знак, показанный под буквой Б (пункт 24, 1. 6).

II. На равнозначных дорогах поворачивающий налево (кроме трамвая) обязан уступить дорогу всем транспортным средствам, движущимся со встречного направления направо (пункт 113).

III. Перед знаком «Проезд без остановки запрещен» надо останавливаться тогда, когда он применен без линии (таблички) «Стоп», а когда они есть — перед ними (пункт 115).

IV. Дополнительная табличка под значком говорит о том, что зона, в которую въезд запрещен, начнется через 300 метров, поэтому двигаться за знак можно: он служит лишь предварительной информацией (пункт 35, 5.2).

V. Преимуществом в показанной ситуации (перекресток равнозначных дорог) пользуется водитель трамвая. Водители нерельсовых транспортных средств действуют по принципу — первым едет тот, у кого нет помехи справа (пункт 111).

VI. Водителю мотоцикла в такой обстановке приходится пропускать не только тех, кто выезжает с поперечной дороги, но и поворачивающих налево (разворачивающихся) со встречного направления, ибо они также находятся на главной дороге (пункт 110).

VII. В данном случае пересечь сплошную линию разметки можно, ибо маневр выполняется со стороны прерывистой линии (пункт 41).

VIII. При отсутствии разметки в виде стрел, указывающих направления движения по данной полосе, или соответствующего указательного знака двигаться прямо можно с любой полосы (пункт 47 «а»), а горящая стрелка в дополнительной секции светофора позволяет это сделать (пункт 54).

IX. Для обгона надо убедиться в том, что полоса движения, по которой вы обгоняете, свободна на всем пути предпринимаемого маневра (пункт 91).

X. Разрешение начальника дистанции пути необходимо, когда ширина транспортного средства превышает 5 метров (пункт 126 «а»).

Адрес редакции:
103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1.

Телефоны:
отдел науки и техники — 295-92-71;
отдел обучения и воспитания — 295-21-49;
отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21;
отдел писем — 221-62-34;
отдел оформления — 223-37-72.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 2.7.1974 г.
Подписано в печать 26.7.1974 г.
Тираж 2 350 000.
Бум. 60×90⅛ 2,75 бум. л.= 5,5 печ. л.
Цена 50 коп.
Зак. 2314. Г-55050.

Издательство ДОСААФ
3-я типография Воениздата

За рулём

9 • сентябрь • 1974



Участвуя в лотерее ДОСААФ, мы помогаем укреплять обороноспособность Родины, готовить водителей автомобилей, мотоциклов, механизаторов и других специалистов, развивать военно-технические виды спорта.

Многие миллионы рублей от лотереи уже вложены в строительство Домов технической учебы, автодромов, гаражей, спортивных и других сооружений.

В двух выпусках девятой лотереи ДОСААФ разыгрывается 8 000 000 выигрышей. В их числе:

лотерея досааф

1600 автомобилей «Волга», «Москвич», «Запорожец»;



16 000 мотоциклов, мопедов и велосипедов;

8320 лодочных моторов и резиновых лодок;

44 800 радиоприемников и магнитофонов, а также другие вещевые и денежные выигрыши.





Тираж первого выпуска был проведен 30 июня 1974 года.

Тираж второго выпуска состоится 4 января 1975 года.

ПРИОБРЕТАЙТЕ БИЛЕТЫ ЛОТЕРЕИ ДОСААФ!

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «За рулём»

9. „ЖИГУЛИ“ ВАЗ-2101

Фото В. Ширшова и Н. Седова

Легковой малолитражный автомобиль с пятиместным кузовом типа «седан». Первенец Волжского автомобильного завода имени 50-летия СССР. Выпускается с конца 1970 года. Машина сочетает компактность с удобством салона, обладает хорошей устойчивостью и динамикой. Из особенностей отметим герметичную систему жидкостного охлаждения двигателя и отопления салона, малое число точек смазки. Автомобили ВАЗ-2101, поступающие на экспорт, имеют наименование «Лада».

В 1973 году модель ВАЗ-2101 удостоена государственного Знака качества.



Число мест	5
Число дверей	4
Вес в снаряженном состоянии, кг	945
Габарит, м:	
длина	4,07
ширина	1,61
высота (с полной нагрузкой)	1,44
База, м	2,42
Колея, м:	
спереди	1,35
сзади	1,30
Наименьший дорожный просвет, м	0,17
Радиус поворота по колее внешнего переднего колеса, м	5,2
Скорость, км/час	140
Время разгона (с полной нагрузкой) с места до 100 км/час, сек.	22
Контрольный расход топлива, л/100 км	8,0
Двигатель:	
число цилиндров	4
рабочий объем, см³	1197
степень сжатия и сорт применяемого бензина	8,8; АИ-93
число смесительных камер карбюратора	2
мощность, л. с.	62
число об/мин	5600
Число передач трансмиссии	4
Тип главной передачи	гипоидная
Передаточное число главной передачи	4,3
Размер шин, дюймы	6,45—13
Тип тормозов	передние — дисковые; задние — барабанные с регулятором давления
Диаметр тормозных дисков и барабанов (спереди/сзади), мм	253/250
Подвеска колес:	
передних	независимая пружинная
задних	зависимая пружинная
Запас топлива, л	39

Цена 50 коп. Индекс 70321